



Masterarbeit

Herr

Dongfei Wang

Die Attraktivität des Logistikstandortes Shanghai in China im internationalen Vergleich

Mittweida, 2015

Fakultät Medien

Masterarbeit

Die Attraktivität des Logistikstandortes Shanghai in China im internationalen Vergleich

Autor:

Herr

Dongfei Wang

Studiengang:

Industrial Management

Seminargruppe:

ZM12w1-M

Erstprüfer:

Prof. Dr. rer. pol. Gunnar Köbern

Zweitprüfer:

Prof. Dr. rer. oec. Johannes Stelling

Einreichung:

Mittweida 06.02.2015

Verteidigung/Bewertung:

Mittweida, 2015

Bibliografische Beschreibung:

Wang, Dongfei:

„Die Attraktivität des Logistikstandortes Shanghai in China im internationalen Vergleich“

Masterarbeit, Hochschule Mittweida (FH) – University of Applied Science

Fachbereich Industrial Management, Mittweida 2015, 81 Seiten

Referat

Das Ziel der vorliegenden Arbeit besteht in der Betrachtung der Attraktivität der Industriemetropole Shanghai als globaler Logistikstandort im internationalen Vergleich. Dazu wird über eine einführende Klärung relevanter Begrifflichkeiten der Bogen geschlagen bis zur Analyse von Ressourcen und Defiziten einschließlich der Erwähnung von geplanten oder begonnenen Maßnahmen zu deren Behebung, bis hin zu Empfehlungen für die bessere Etablierung der Stadt als Logistikstandort für aus- und inländische Investoren.

Eidesstattliche Erklärung

Hiermit versichere ich, dass ich die vorliegende Masterarbeit selbstständig verfasst habe.

Ich versichere, dass ich keine anderen als die angegebenen Quellen benutzt und alle wörtlich oder sinngemäß aus anderen Werken übernommenen Aussagen als solche gekennzeichnet habe, und dass die eingereichte Arbeit weder vollständig noch in wesentlichen Teilen Gegenstand eines anderen Prüfungsverfahrens gewesen ist.

Mittweida, 06.02.2015

Inhaltsverzeichnis

Bibliografische Beschreibung:.....	I
Referat	II
Eidesstattliche Erklärung	III
Inhaltsverzeichnis	IV
I Abbildungsverzeichnis	VII
II Tabellenverzeichnis	VIII
III Abkürzungsverzeichnis	IX
1 Einleitung	1
2 Shanghai.....	4
2.1 Geografische Lage	4
2.2 Klima	6
2.3 Wirtschaft.....	6
2.3.1 Wirtschaftliche Entwicklung der Stadt seit dem 19. Jahrhundert	6
2.3.2 Wirtschaftlicher Aufschwung	7
2.3.3 Logistische Potenziale der Region	8
2.3.4 Shanghai unter den Einflüssen der Globalisierung	10
3 Begriffserklärung.....	12
3.1 Standort.....	12
3.2 Logistik.....	12
3.3 Internationaler Wettbewerb.....	14
4 Bewertung von Standortattraktivität	16
4.1 Diamant Modell	17
4.2 PESTLE Verfahren	19
4.3 SWOT Analyse	21
4.4 Standortmanagement.....	26
4.5 Vorgehen.....	28
5 Aktuelle Situation in Shanghai	30
5.1 Politische Faktoren	30
5.2 Ökonomische Faktoren.....	31
5.3 Sozio-kulturelle Faktoren	33

5.4	Technologische Faktoren	38
5.4.1	Flugverkehr	38
5.4.2	Straßenverkehr	39
5.4.3	Schienenverkehr	39
5.4.4	Schiffsverkehr	41
5.4.5	Trend im Straßentransport und der Binnenschifffahrt	42
5.4.6	Bausubstanz	42
5.4.7	Boden/Baugrund	43
5.5	Rechtliche Faktoren	43
5.6	Ökologische Faktoren	44
5.7	Kulturelle Faktoren	45
6	Aktuelle Projekte zum Ausbau der Infrastruktur	49
7	Internationaler Vergleich von Shanghai als Logistikstandort	52
8	Auswertung	68
9	Hinweise zur Erhöhung der Attraktivität des Logistikstandortes Shanghai im internationalen Maßstab	73
9.1	Nebenleistungen	73
9.2	Kosten	74
9.3	Optimierung der logistischen Kette	74
9.4	Materialsubstitution	75
9.5	Nachhaltigkeit	75
9.6	Netzwerkpflege	76
9.7	Sprache	76
9.8	Gemeinsame Werte	77
9.9	Spendenmentalität	77
9.10	Humankapital	77
9.11	Umwelt und Überbevölkerung	78
10	Zusammenfassung und Ausblick	81
	Literaturverzeichnis	82
	Anlagen	89
	Anlage 1: Gesamtübersicht Shanghai	90

Anlage 2: Metronetz von Shanghai	91
Anlage 3: Weltweit wichtige Schiffsrouten.....	92

I Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Shanghai bei Nacht.....	3
Abbildung 2: Geografische Lage von Shanghai	5
Abbildung 3: Shanghai am Delta des Flusses Jantsekiang	5
Abbildung 4: Pudong in den Jahren 2005 (links), 2012 (rechts)	7
Abbildung 5: Lage von Pudong	8
Abbildung 6: Warenumsatz der wichtigsten chinesischen See- und Flughäfen	9
Abbildung 7: Fachbereiche der Logistik	13
Abbildung 8: Porters Diamant-Modell.....	17
Abbildung 9: Matrix der PESTLE-Methode zum Ermitteln des Einflusses von externen Faktoren auf Unternehmen, Branchen oder Investoren	21
Abbildung 10: Beispiel einer SWOT-Analyse aus dem Bereich der Automobilindustrie.	24
Abbildung 11: Beispielhafte Ableitung von strategischen Handlungsoptionen aus der SWOT-Analyse aus der Nahrungsmittelbranche.	25
Abbildung 12: Mehrstufiges Standortselektionsmodell nach Timmermann	28
Abbildung 13: Bevölkerungspyramide von Shanghai bis zum Jahr 2050.....	34
Abbildung 14: Pudong im Smog	45
Abbildung 15: Luftqualität in Shanghai über ein Tagesmittel von 24h und die entsprechenden Monatsmittel.....	79
Abbildung 16: Gesamtübersicht Shanghai.....	90
Abbildung 17: Metronetz von Shanghai.....	91
Abbildung 18: Wichtige globale Schiffsrouten	92

II Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Darstellung der SWOT-Systematik	26
Tabelle 2: Harte und weiche Faktoren für erfolgreiche interkulturelle Zusammenarbeit	47
Tabelle 3: Vergleich der Städte Shanghai, Chennai und Hamburg anhand ausgewählter Standortfaktoren	54

III Abkürzungsverzeichnis

BIP	Bruttoinlandsprodukt
etc	et cetra
Km	Kilometer
Mio	Millionen
Mrd	Milliarde
PESTLE	Sociological, Thchnological, Economical and Political
PVG	Shanghai Pudong International Airport
QKLT	Qualität, Kosten, Logistik und Technik
SCM	Supply Chain Management
SHA	Shanghai Hongqiao International Airport
SNIEC	Shanghai New International Expo Centre
SSE	Shanghai Stock Exchange
SWOT	Strengths Weaknesses Opportunities Threats
TUL	Transport, Umschlag und Lager
US	United States (Vereinigts Staaten von Amerika)
Z.B.	zum Beispiel

1 Einleitung

Ein Blick auf die Globalisierung und die wirtschaftliche Entwicklung sowohl hoch entwickelter Industrienationen als auch der Schwellenländer im Hinblick auf deren Wirtschaftsstrukturen zeigt, dass sich die Unterschiede zwischen den relevanten Handelsplätzen durch die Einführung moderner Technologien und das Greifen wirtschaftlicher Reformen zunehmend angleichen.

Die Attraktivität von Wirtschaftsstandorten fußt vornehmlich auf strategischer Markenführung. Das Interesse potenzieller Investoren zu wecken, ist ein wichtiges Wettbewerbskriterium geworden, da die regionalen Beschränkungen im Verlauf der Globalisierung wegfallen.

Auch in China ist dieser Aspekt der Marktwirtschaft spürbar, buhlen doch inzwischen benachbarte Nationen mit Billigarbeitskräften um internationale Investoren. Die damit verbundenen Herausforderungen sind für Shanghai als historisch weit entwickelter Wirtschaftsstandort nicht neu, stellen diese Wirtschaftsregion jedoch aufgrund der geschichtlichen Entwicklung der vergangenen einhundert Jahre dennoch vor große und neue Aufgaben.

Es gilt, sich basierend auf den Ressourcen der geschichtlichen Entwicklung im neunzehnten und beginnenden zwanzigsten Jahrhundert im Kampf um Exportmärkte, Kapital und Unternehmensansiedlungen weltweit zu behaupten.

Eines der Ziele Chinas ist die Übernahme innovativer Technologien, ein weiteres die künftige Sicherung von Beschäftigung und die damit verbundene Anhebung des Lebensstandards für die Einwohner von Shanghai aber auch des gesamten Landes.

Ein wichtiger Aspekt hierbei ist das Beschreiten neuer Wege in der Logistik. Die Infrastruktur des Landes erfordert Beachtung. Chinesische wie westliche Unternehmen sind gezwungen, ihre Logistik den Erfordernissen anzupassen, sie zu optimieren und zukunftsfähig zu machen.

Problemstellung und Zielsetzung der Arbeit

Für international tätige Unternehmen nimmt die Wahl des optimalen Investitionsstandortes einen hohen Stellenwert ein. Die oben erwähnte Globalisierung rückt sowohl nationale als auch internationale Investitionsstandorte in den Fokus marktwirtschaftlicher Überlegungen. Die vorliegende Arbeit widmet sich dem Investitionsstandort Shanghai als eine der Sonderwirtschaftszonen des aufstrebenden Schwellenlandes China. In der wissenschaftlichen Literatur wurde diesem Thema bisher nur untergeordnete Beachtung geschenkt, woraus sich der Wert der vorliegenden Arbeit ableiten lässt.

Das Ziel der vorliegenden Arbeit besteht in der Betrachtung der Attraktivität der Industriemetropole Shanghai als globaler Logistikstandort im internationalen Vergleich.

Dazu wird über eine einführende Klärung relevanter Begrifflichkeiten der Bogen geschlagen bis zur Analyse von Ressourcen und Defiziten einschließlich der Erwähnung von geplanten oder begonnenen Maßnahmen zu deren Behebung, bis hin zu Empfehlungen für die bessere Etablierung der Stadt als Logistikstandort für aus- und inländische Investoren.

Aufbau der Arbeit

Nach einer kurzen Vorstellung der untersuchten Region hinsichtlich ihrer geografischen Lage, des vorherrschenden Klimas und der vorhandenen natürlichen Ressourcen nimmt der Verfasser Bezug auf die bisherige wirtschaftliche Entwicklung der Metropole, um dem Leser einen Einblick in ggf. vorhandene Strukturen zu geben.

Anschließend erfolgt nach einer kurzen Erläuterung der verwendeten Begrifflichkeiten eine Annäherung an die Thematik über die Vorstellung der bekanntesten theoretischen wirtschaftswissenschaftlichen Modelle zur Bewertung von Standorten.

Hierbei wird das DIAMANT-Modell von Michael E. Porter vorgestellt, welches die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen fokussiert. Das PESTLE-Verfahren dient der Untersuchung der externen Einflüsse der aktuell vorherrschenden Situation und deren anschaulicher Darstellung in diversen Wirkungskreisen. Die SWOT-Analyse widmet sich der Betrachtung von Stärken und/oder Schwächen von Wettbewerbsteilnehmern. Die theoretische Betrachtung mündet in einen Überblick an nötigen Entscheidungsschritten, basierend auf modernem Standortmanagement nach Meyer-Lindemann. Hier geht es darum, die vorhandenen Kriterien in positive und negative Auswirkungen zu differenzieren und vorhandene positive Faktoren separat anhand verschiedener Standortbewertungen einem Vergleich zu unterziehen. Zum Ende dieses Kapitels wird eine Entscheidung über das Vorgehen des Verfassers bei der Standortbetrachtung fallen. Der eigentliche Vergleich erfolgt in Kapitel 7.

In Kapitel 5 wird detailliert auf die vorherrschende Situation in der beschriebenen Region bezüglich der für die Attraktivität eines Standortes relevanten wirtschaftlichen Faktoren Bezug genommen. Abweichend von den allgemeinen Kriterien werden hier zusätzlich die kulturellen Faktoren kurz angerissen, da ihre Nichtbeachtung immer wieder zum Scheitern von Wirtschaftsbeziehungen führt. Im weiteren Verlauf gewährt der Verfasser einen Einblick in derzeit aktuelle Projekte zur effektiveren Gestaltung des Warentransports und der Erhöhung der Attraktivität für Investoren.

Kapitel 8 ist auf eine Auswahl an weltweit bedeutsamen Logistikstandorten fokussiert. Dabei fiel die Wahl auf eine Region in der europäischen Staatengemeinschaft (freie und Handelsstadt Hamburg/Deutschland) und auf eine Region, die sich über den Verlauf der vergangenen Jahre durch große Schwankungen in der Attraktivität auszeichnete (Sonderwirtschaftszone Chennai/Indien).

Nach einer Auswertung des Vergleichs und daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen für die perspektivische Entwicklung der Sonderhandelszone Shanghai in Abschnitt 9 fasst der Verfasser in Kapitel 10 die gewonnenen Erkenntnisse abschließend zusammen.



Abbildung 1: Shanghai bei Nacht¹

¹ http://german.beijingreview.com.cn/german2010/zhuanti/txt/2013-09/06/content_574969.htm
[25.08.2014]

2 Shanghai

Shanghai² [chin.: 上海市, gesprochen: Shànghǎi Shì] bedeutet „Hinaus aufs Meer“, was bereits Rückschlüsse auf seine Lage als Handelsstandort zulässt. In China wird Shanghai auch als „Tor zur Welt“ bezeichnet. Der lokale Dialekt (Shanghaiisch, auch Shanghainesisch) ist eine der Varianten des ostchinesischen Wu-Dialektes. Inzwischen hat sich jedoch das Hochchinesisch als Amtssprache durchgesetzt und aufgrund eines fortschrittlichen Bildungssystems spricht die jüngere Generation im städtischen Bereich als Zweitsprache Englisch.

Shanghai gehört zu den größten und fortschrittlichsten Städten der Welt und ist gleichzeitig die bedeutendste Industriestadt der Volksrepublik China. Die Bewohner gliedern sich zu etwa 2/3 in registrierte Einwohner mit ständigem Wohnsitz in der Stadt (户口, hùkǒu), der Rest sind Wanderarbeiter ohne ((流动人口, liúdòng rénkǒu) und mit befristeter Aufenthaltsgenehmigung (暂住证, zànzhùzhèng).³

2.1 Geografische Lage

Shanghai liegt im Südosten Chinas an dem großen Mündungsdelta des Jangtsekiang in das Ostchinesische Meer. Die ursprünglich als Hafenstadt am Meer angelegte Stadt verschob sich aufgrund von angespülten Sedimenten des Jangtsekiang um derzeit 30km landeinwärts.

Der Fluss Huangpu, der die Stadt als eine der wichtigsten Wasseradern durchquert, ist das ganze Jahr über eisfrei. Weitere große Flüsse in der Metropole sind der Suzhou, der Chuanyang und der Dingpu. Zum Stadtgebiet von Shanghai gehören zudem viele, meist im Westen gelegene Seen, als größter der Dianshan mit 62 km² Fläche.

² <http://de.wikipedia.org/wiki/Shanghai> [22.06.2014].

³ Shanghai Statistics: [Resident population in main years](#) in: <http://de.wikipedia.org/wiki/Shanghai> [13.06.2014].

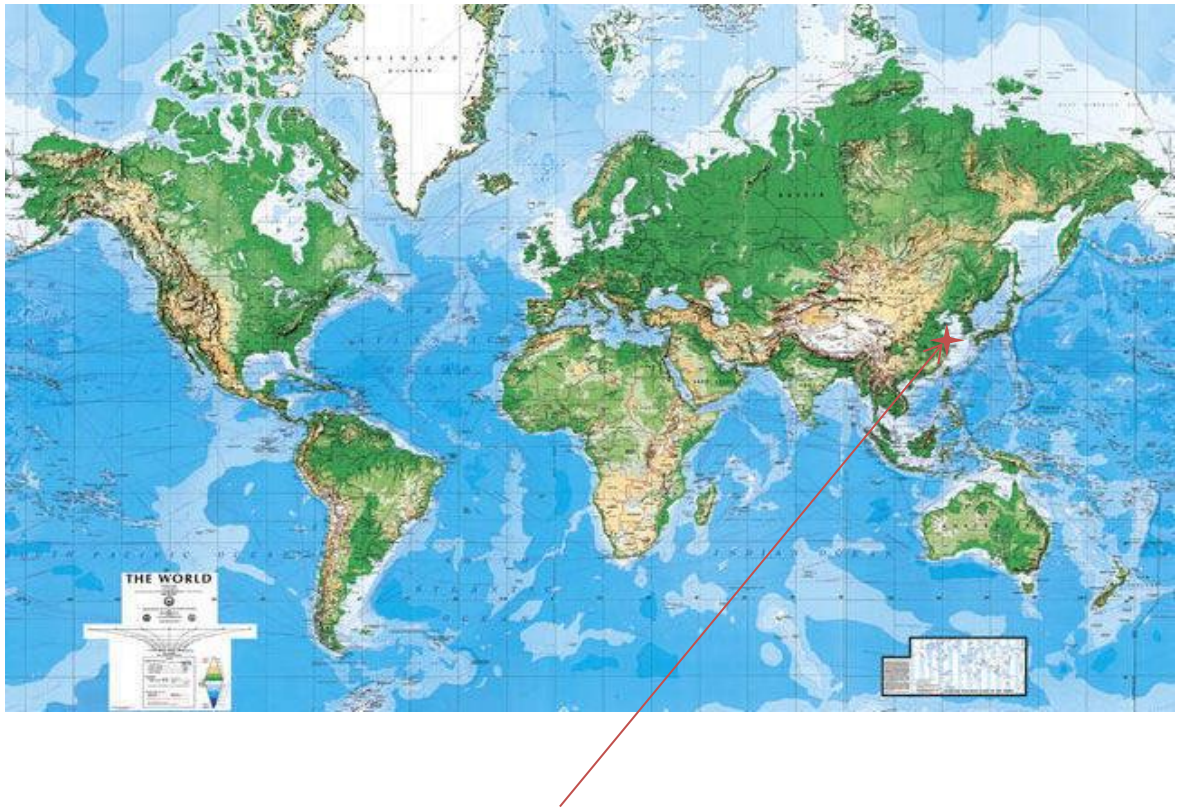


Abbildung 2: Geografische Lage von Shanghai⁴



Abbildung 3: Shanghai am Delta des Flusses Jantsekiang⁵

⁴ http://weltkarten.biz/epages/667a.sf/de_DE/?ObjectPath=/Shops/667a/Categories/Sonderthemen [13.06.2014].

⁵ http://ddc.arte.tv/uploads/program_slideshow/image/caption/2111810.jpg [13.06.2014].

Höchste Erhebung über der nur vier Meter üNN gelegenen Stadt ist der Berg She Shan mit einer Höhe von 100 Metern. Er ist über eine Seilbahn erreichbar. Shanghai wird begrenzt durch die Nachbarprovinzen Jiangsu im Nordwesten und Zhejiang im Südwesten. Zum Stadtkern gehören außerdem einige Inseln, unter anderem die Insel Chongming, mit 1041,21 km² als zugleich drittgrößte Insel Chinas. Aufgrund seiner exponierten Lage und seiner geschichtlichen Entwicklung verfügt Shanghai über alle weltweit vorhandenen Verkehrswege: Straßen-, Schiffs-, Schienen-, Flugwege und bietet damit Logistikdienstleistern aus aller Welt die Möglichkeit, ihre Waren flexibel über verschiedene Transportwege umzuschlagen.⁶

2.2 Klima

In Shanghai herrscht subtropisches Klima mit kurzem Frühjahr und Herbst, sonst aber ausgeprägten Jahreszeiten. Dabei treffen hier feuchtkühles maritimes und warmes Monsunklima aufeinander. Das führt zu schwülen Sommern mit bis zu 100 Prozent Luftfeuchtigkeit und zu feuchtkalten Wintern mit starken Frösten. Dieses Klima begünstigt das Entstehen von Taifunen.

2.3 Wirtschaft

2.3.1 Wirtschaftliche Entwicklung der Stadt seit dem 19. Jahrhundert

Die Geschichte Shanghais als Handelsstadt reicht weit in die Vergangenheit. Um den Rahmen der vorliegenden Arbeit nicht zu sprengen, beschränkt sich der Verfasser auf die letzten knapp 200 Jahre.

Großbritannien erzwang im Jahr 1842 mit dem Vertrag von Nanking, als Abschluss des ersten Opiumkrieges zwischen England und dem chinesischen Kaiserreich die Öffnung für den internationalen Handel mit den europäischen Mächten. Shanghai war zu diesem Zeitpunkt bereits der wichtigste Handelsplatz Ostasiens, weshalb es durch den Vertrag von Nanking zum Vertragshafen^{7,8} erklärt wurde.

In der Folgezeit wurde Shanghai zusätzlich von Franzosen (1847), US-Amerikanern (1863) und Japanern (1895) besiedelt. Dies forcierte Shanghais Status als Handelsstadt weiter, zumal es nahe der Haupthandelsroute für Seide und Tee lag. Ein ständiger Zuzug von Siedlern verhalf der Stadt zu billigen Lohnarbeitern, die unter primitivsten Bedingungen lebten und arbeiteten. Bereits zu

⁶ Vgl. Kapitel 2.3.

⁷ Hierbei handelte es sich um Häfen mit exterritorialem Status. Die Kolonialmächte hatten in diesen Häfen eine autonome Verwaltung, Gerichtsbarkeit, Polizeigewalt und Zollhoheit durchgesetzt und genossen in den betroffenen Städten Hoheitsrechte. Sie waren damit vor den chinesischen Handelseinschränkungen sicher.

⁸ http://universal_lexikon.deacademic.com/315366/Vertragshaefen. [13.06.2014].

Beginn des Zwanzigsten Jahrhunderts überschritt die Einwohnerzahl Shanghais die Millionengrenze. Als sozialer Siedepunkt zwischen Arm und Reich sowie den vielen verschiedenen Nationalitäten entwickelten sich hier auch revolutionäre Kräfte und die Bevölkerung nahm Anteil an politischen Themen, was in China nicht selbstverständlich ist. Shanghai gilt als Wiege des Kommunismus in Ostasien, was auch den fortlaufenden Ungerechtigkeiten ausländischer Mächte gegenüber der Bevölkerung zuzuschreiben ist (Vergabe des mit Ende des 1. Weltkriegs konfiszierten deutschen Eigentums an Japan, Niederschlagung studentischer Unruhen durch die Briten, Übergriffe der Japaner, um einen durch China ausgesprochenen Handelsboykott zu brechen, ...).

2.3.2 Wirtschaftlicher Aufschwung

In der Mitte der 1980er Jahre entschied sich die chinesische Regierung im Rahmen der Öffnungspolitik für einen Investitionsschub für Shanghai, um dessen Attraktivität für den ausländischen Markt zu erhöhen. Im Jahr 1990 wurde ein Teil der Stadt zur Sonderwirtschaftszone erklärt.



Abbildung 4: Pudong in den Jahren 2005 (links), 2012 (rechts)⁹

Sie erhielt den Namen Pudong [chinesisch 浦东新区 / 浦东新区, Pinyin *Pǔdōng Xīn Qū* , dt.: *Neuer Stadtbezirk östlich des Huangpu-Flusses*]¹⁰. Pudong erlangte als Entwicklungszentrum für Bio-, IT- und Mikroelektroniktechnologien Bedeutung und avancierte zum Sitz zahlreicher internationaler finanzieller Institutionen.

⁹ <http://de.wikipedia.org/wiki/Shanghai> [14.06.2014].

¹⁰ <http://de.wikipedia.org/wiki/Pudong> [22.06.2014].

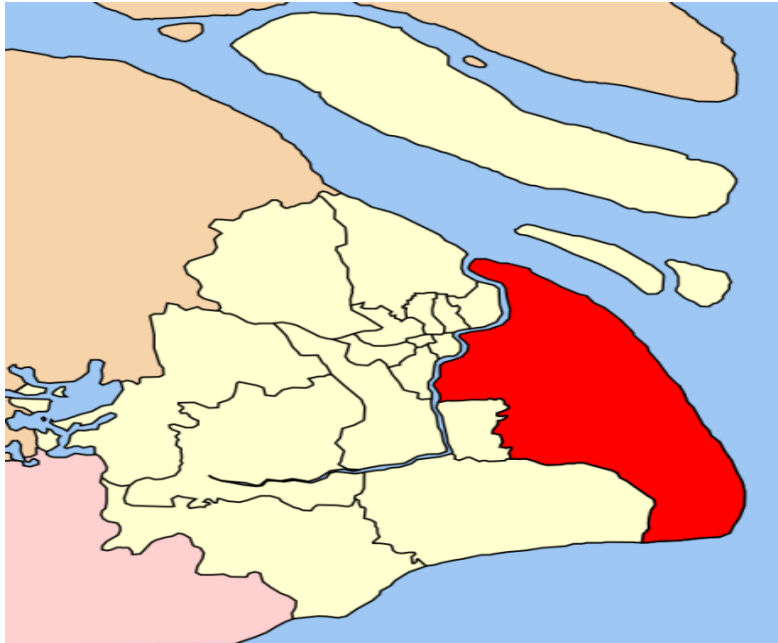


Abbildung 5: Lage von Pudong¹¹

2.3.3 Logistische Potenziale der Region

Der rasante Aufschwung der chinesischen Wirtschaft und das Umdenken hoch entwickelter Industrienationen, China nicht mehr ausschließlich als billigen Produktionsstandort, sondern zunehmend als Markt zu erkennen, führt zwangsläufig zu enormen Güterströmen, die in beide Richtungen koordiniert werden müssen. Aufgrund der Transportkapazitäten ist der Seeweg zum Befördern extrem hoher Gütermengen (Containerschiffe) derzeit die effektivste Möglichkeit. Dies weist den Hafenstandorten in China eine herausragende Bedeutung zu. Hier nimmt Shanghai aufgrund seiner geografischen Lage, seiner politischen Exponiertheit, welche an anderer Stelle noch näher beleuchtet wird, und seiner historischen Entwicklung eine bedeutende Stellung ein.¹² Dazu zählt auch der Fakt, dass im Osten Chinas der größte Teil der Bevölkerung angesiedelt ist, was den Zugang zu Humankapital entscheidend beeinflusst.

¹¹ Ebd. [13.06.2014].

¹² Vgl. Kapitel 2.3.



Abbildung 6: Warenumschlag der wichtigsten chinesischen See- und Flughäfen¹³

Als vorrangige Exportpartner für China und demzufolge auch für Shanghai gelten die USA, Hongkong, Japan, Korea und Deutschland. Japan führt als Importpartner vor Korea, Taiwan, den USA und Deutschland.¹⁴

Das Straßennetz in Shanghai ist mit dem westlichen Standard vergleichbar, moderne Schnellstraßen gehören zum Stadtbild. Seit einigen Jahren erstreckt sich das Netz an Schnellstraßen bereits bis weit nach Zentralchina, allerdings mit sinkender Oberflächenqualität. Letzteres, also die abnehmende Dichte an Straßen, aber auch deren sinkende Qualität ins Landinnere, treiben die Logistikkosten im internationalen Vergleich in die Höhe.¹⁵

Das Schienennetz ist innerhalb von Shanghai hervorragend ausgebaut, jedoch in andere Regionen des Landes besteht enormer Nachholbedarf. Somit erweist sich der Eisenbahnverkehr als internationales Transportmittel im Vergleich zu anderen Transportmitteln, zum Beispiel dem Schiffsverkehr, als zu teuer. Auch Zoll- und politische Formalitäten wirken hier erschwerend. Testfahrten zwischen deutschen und chinesischen Städten zum Aufbau einer stabilen Schienendirektverbindung zwischen Mitteleuropa und China verliefen jedoch viel versprechend.^{16,17}

Der chinesische Kurier-Express-Paket-Markt boomt nach wie vor stärker als der aller europäischen Partner, was für die weltgrößten Expressunternehmen DHL, FedEx, TNT und UPS Anlass zur Expansion bot. Aber auch die deutschen Logistik-Unternehmen Schenker und Dachser rangieren in

¹³ <http://www.dhl-discoverlogistics.com/cms/de/course/trends/asia/china.jsp> [27.06.2014].

¹⁴ Vgl.: <http://www.dhl-discoverlogistics.com/cms/de/course/trends/asia/china.jsp> [22.06.2014].

¹⁵ Vgl.: ebd. [22.06.2014].

¹⁶ Vgl.: <http://de.wikipedia.org/wiki/Trans-Eurasia-Express> [22.06.2014].

¹⁷ Vgl. Kapitel 6.

den oberen Marktsegmenten Shanghais. Die chinesischen Unternehmen stärken dadurch ihre finanzielle Basis und nehmen die Partnerschaft zum Anlass, ihre Services entscheidend zu verbessern. Dasselbe gilt für den Bereich der Kontrakt-Logistik, welche die Bereiche Transport, Umschlag und Lagerung (TUL-Prozesse) umfasst. Hierbei soll durch vertraglich festgelegte Arbeiten, wie Kommissionieren, Fakturieren, Konfektionieren, etc. ein bestimmter Mehrwert der einfachen Dienstleistung erreicht werden.

Zusatzdienstleistungen, wie in Deutschland üblich, werden also auch von den chinesischen Partnern vorausgesetzt. Hier öffnet sich der Osten Chinas gerade dem westlichen Standard.¹⁸ Gerade der Tür-zu-Tür-Service liegt hier im Interesse internationaler Anbieter. Da dieser Markt für ausländische Investoren jedoch nicht zugänglich ist, wird die Ausführung durch chinesische Anbieter übernommen.¹⁹

Shanghai ist neben Hongkong das wichtigste Logistikzentrum von China. Hier entsteht gerade der größte chinesische Logistikpark mit umfassenden Lagermöglichkeiten.

2.3.4 Shanghai unter den Einflüssen der Globalisierung

Shanghai hat sich als eine der fortschrittlichsten Städte Chinas dem westlichsten Standard am weitesten angenähert. Neben einem hohen politischen Interesse steigt auch das Bewusstsein für soziale Arbeits- und Lebensbedingungen. Doch selbst bei dem derzeit ständig steigenden Lohn- und Gehaltsniveau und den zusätzlich eingeforderten – in Westeuropa selbstverständlichen - Sozialleistungen bietet sich hier ein Handels- und Logistikpartner mit nahezu unbegrenzten Ressourcen und einem riesigen Potenzial für Hersteller, Händler und Zulieferer.²⁰

Obwohl der lokale Markt stark durch nationale bzw. kleinere lokale Anbieter beherrscht wird, werden Kapazitäten in Vertrieb, Ressourcenmanagement und Produktion zu einem nicht geringen Teil für ausländische Kunden reserviert.

Diese Streuung mindert auch für chinesische Unternehmen das Risiko. Zudem sind sich chinesische Zulieferer dessen bewusst, dass die Einhaltung westlicher Kosten-, Logistik- Qualitäts-, und Technikstandards die Chance auf eine Produktveräußerung auf allen Märkten weltweit erhöht. Hierbei zeigt sich eine Veränderung vom China als hoch spezialisiertem Komponentenhersteller hin zum Modul- bzw. Systemlieferanten, welcher unter Einbeziehung der firmeneigenen Abteilungen wie Verkauf, Projektmanagement, Technologie, Qualitätswesen und

¹⁸ Vgl.: <http://www.dhl-discoverlogistics.com/cms/de/course/trends/asia/china.jsp>. [22.06.2014].

¹⁹ Vgl.: China|Rohde 2006. In: Transport und Logistik | Bundesagentur für Außenwirtschaft (Hrsg.) in: <http://www.dhl-discoverlogistics.com/cms/de/course/trends/asia/china.jsp> [22.06.2014].

²⁰ Vgl. Kapitel 5.

Logistik, fähig ist, Probleme in der Produktionskette, aber auch Trendänderungen am Markt zu erfassen, zu analysieren und somit in Zusammenarbeit mit dem Kunden an deren Entwicklung mitzuarbeiten.

3 Begriffserklärung

3.1 Standort

Das Wort *Standort* begrifflich einzugrenzen, kann nur unter Berücksichtigung seines Kontextes geschehen. Die Bezeichnung Standort findet sowohl in der Empirie (z.B. Beobachtung), der Geografie (z.B. Standortbestimmung), der Geodäsie (z.B. Vermessungskoordinaten), der Navigation (z.B. Ortsbestimmung), der Ökologie (z.B. Pflanzenvorkommen), dem Funkverkehr (z. B. Funkfeuer), dem Militär (z.B. Verortung des Feindes) oder der Betriebswirtschaft zur Analyse eines Unternehmens- oder Wirtschaftsstandortes Anwendung, um nur eine Auswahl aufzuzählen.²¹

In der vorliegenden Arbeit wird der Begriff aus logistischer Sicht zur Analyse einer eingegrenzten Region auf ihre Attraktivität als Logistikfläche angewandt. Er tritt im Verlauf der Arbeit eng verknüpft mit dem Begriff Standortmanagement auf.

Der Begriff *Standortmanagement* umschreibt das Bewältigen von “komplexen Planungs- und Entscheidungsprozessen“²² zur Standortplanung unter Berücksichtigung aller wirtschaftlichen Einflüsse des untersuchten Fertigungsprozesses.

3.2 Logistik

Die *Logistik* [altgriech.: λογιστική = *logistikē* = dt.: *praktische Rechenkunst*, bzw. frz.: *logistique* = dt.: *Nachschub*] dient der logischen Planung, Organisation, Berechnung, Steuerung, Bereitstellung, Optimierung, Sicherung und Kontrolle von Prozessen der Güter-, Informations-, Energie-, Geld- und Personenströme entlang der Wertschöpfungskette sowie der Lieferkette bis hin zur Entsorgung, unter Berücksichtigung der jeweiligen Unternehmensziele. Wahrscheinlich ist, dass der heute verwendete Begriff eher der französischen Bedeutung entlehnt wurde. Hier leitet er sich aus dem militärischen *loger* = dt.: *Unterbringung, Einquartierung* ab, wie auch die gesamte Logistik dem Militärwesen entstammt. Nämlich der Planung, Verwaltung, Lagerung und Steuerung des kriegerischen Gütertransports.²³

Jünemann (1989) definiert die Aufgabe der Logistik (6-R-Regel) mit: „Der logistische Auftrag besteht darin, die *richtige Menge*, der *richtigen Objekte* als Gegenstände der Logistik (Güter, Personen, Energie, Informationen), am *richtigen Ort* (Quelle, Senke) im System, zum *richtigen*

²¹ Vgl.: http://de.wikipedia.org/wiki/Standort_%28Begriffskl%C3%A4rung%29 [22.06.2014].

²² Bankhofer, (2001) S. 7.

²³ Vgl.: <http://de.wikipedia.org/wiki/Logistik> [22.06.2014].

*Zeitpunkt, in der richtigen Qualität, zu den richtigen Kosten zur Verfügung zu stellen.*²⁴ In der Literatur sind hierzu mitunter auch Hinweise auf *den richtigen Kunden* als 7-R-Regel zu finden. Dahinter verbirgt sich eine Vielzahl an logistischen Funktionsbereichen, die nur über ein Warenwirtschaftssystem zu einer sinnvollen Strategie gebündelt werden kann.

Dabei wird die Logistik vom betriebswirtschaftlichen Standpunkt aus in vier horizontal wirkende Subsysteme differenziert:

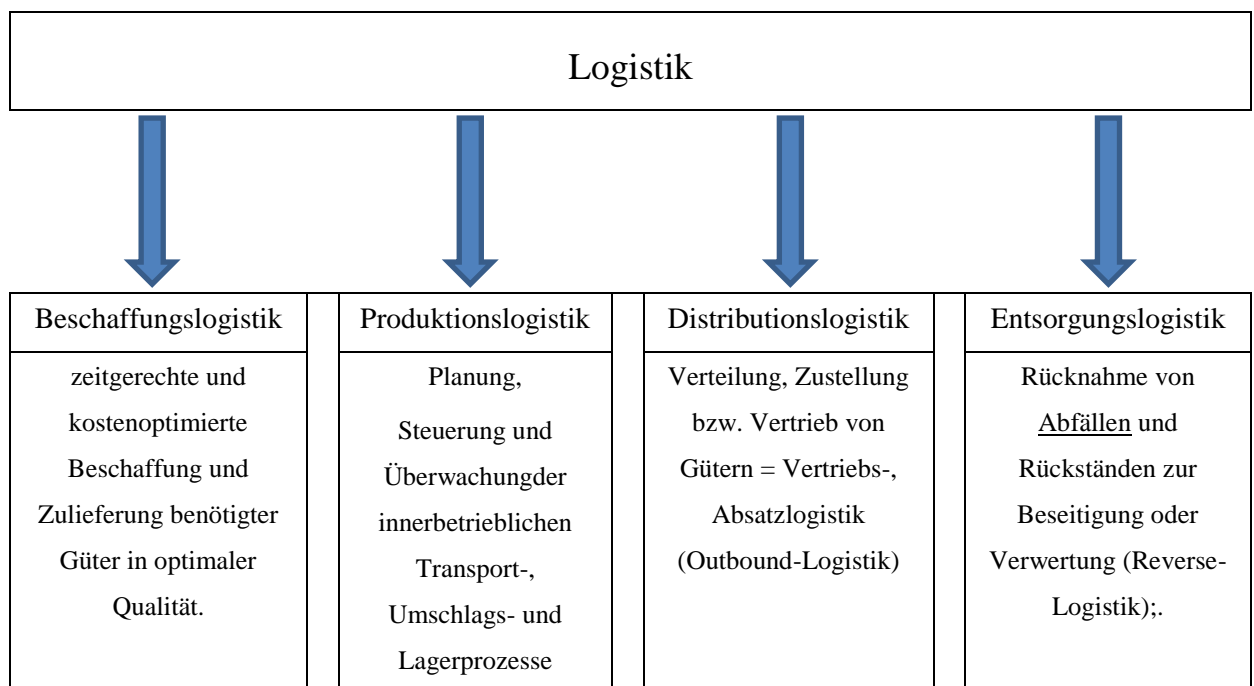


Abbildung 7: Fachbereiche der Logistik²⁵

Die Probleme in der Logistik entstehen aus dem Widerspruch zwischen dem Anspruch auf ständige Verfügbarkeit von Waren und den diesem Wunsch gegenüberstehenden Lagerhaltungskosten. Die Logistik-Kostenrechnung ist also das Instrument, um aus beiden Thermen, bestehend aus z. B. Auftragsabwicklungs-, Lagerhaltungs-, Bestands-, Transport-, Kommissionierungs-, Verpackungs-, Versand- und Entsorgungskosten und Verfügbarkeit das Optimum zu ermitteln. Neben der Bündelung von Transporten zugunsten einer besseren Auslastung der Transportwege, z. B. über Spediteure bietet sich hier die Fertigung von Baugruppen im Gegensatz zur verstreuten Einzelteillfertigung an.

Abgrenzung von Supply Chain Management (SCM) von der Logistik²⁶

²⁴ Jünemann, Reinhardt, *Materialfluß und Logistik*. 1989, S. 18.

²⁵ Eigene Darstellung, angelehnt an <http://de.wikipedia.org/wiki/Logistik> [22.06.2014].

²⁶ Vgl.: <http://de.wikipedia.org/wiki/Supply-Chain-Management> [26.06.2014].

Supply Chain Management (SCM) [dt.: Lieferkettenmanagement, Wertschöpfungskette] wird in der Literatur mitunter identisch zur Logistik verwendet, da sich beide auf den strategischen Umgang mit Objektflüssen (Güter, Informationen, Werte) entlang der Prozessstufen der Lieferkette beziehen, wobei beide eine Steigerung des (End-) Kundennutzens (Effektivität) und auf eine systemweite Verbesserung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses (Effizienz) anstreben.

Im Gegensatz zur Logistik bezieht SCM andere Bereiche der Betriebswirtschaft, also Marketing, Fertigung, Unternehmenskalkulation, Unternehmensführung sowie Controlling in die Berechnung ein. Die Logistik kann nach Larson und Halldórsson²⁷ als Bestandteil von SCM betrachtet werden. In der vorliegenden Arbeit ist SCM nicht Gegenstand der Betrachtung, daher wird an dieser Stelle nicht näher darauf eingegangen.

3.3 Internationaler Wettbewerb

Die internationale Wettbewerbsfähigkeit einer Branche wird verstanden als Spitzenposition im Vergleich mit der Gesamtheit an weltweit gleich gearteten ausländischen Wettbewerbern hinsichtlich sowohl der preislichen als auch nicht preislicher Parameter.

Internationale Wettbewerbsfähigkeit ist demnach dann gegeben, wenn Dienstleister ihre Leistungen bei entsprechender Qualität in einem entsprechenden zeitlichen Rahmen und bei herausragender Zuverlässigkeit (*Nicht-Preis-Wettbewerbsfähigkeit*) auch gegenüber ausländischen Kunden zu Preisen absetzen können, welche die entstandenen Kosten decken und zudem noch eine angemessene Rendite erbringen (*Preis-Wettbewerbsfähigkeit*).²⁸

Um ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten, kann die Branche nach Porter²⁹ mit unternehmensgrößenabhängigen und unternehmensgrößenunabhängigen Maßnahmen agieren. Für die unternehmensgrößenabhängigen Lösungen kann die Branche auf zwei Strategien zurückgreifen: Sie kann entweder bekannte Dienstleistungen durch Ausnutzen von Massenproduktionsvorteilen preiswerter anzubieten (Economies of Scale) oder durch neue Leistungen sowie durch die Differenzierung bereits am Markt etablierter Leistungen die Nachfrage besser befriedigen und letztlich hierdurch bessere Preise erzielen. Die langfristigen Vorteile liegen nach Porter auf der zweiten Strategie, da die Vorteile des preiswerteren Anbietens von Leistungen durch noch preiswertere Anbieter abgelöst werden können, wie die globale Praxis gerade zeigt.

²⁷ Larson, Paul D./Halldórsson, Arni 2004, Logistics Versus Supply Chain Management: An International Survey; In: International Journal of Logistics: Research and Applications. Vol. 7 No 1, pp. 17–31

²⁸ Vgl.: <http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/6868/internationale-wettbewerbsfaehigkeit-v10.html> [26.06.2014].

²⁹ Vgl.: Porter: The Competitive Advantage of Nations, London 1990, internationale. Studie.in: <http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/6868/internationale-wettbewerbsfaehigkeit-v10.html> [26.06.2014].

Die unternehmensgrößenunabhängigen Lösungen umfassen alle durch die Wirtschaftspolitik gesteuerten Maßnahmen, also z. B. die Geld- und Währungspolitik, die Orientierung an dem Ziel der Preisniveaustabilität, die Wettbewerbs- und Handelspolitik, die Sozial-, Tarif-, Umweltschutz-, Energie-, Bildungs-, Industrie- und Steuerpolitik sowie den Ausbau der Infrastruktur, von denen auch andere Branchen und Unternehmen profitieren.^{30 31}

³⁰ Vgl. auch Kapitel 4.1.

³¹ Vgl.: ebd., [26.06.2014].

4 Bewertung von Standortattraktivität

Zur Bewertung der Standortattraktivität nach logistischen Maßstäben bedarf es des Erkennens der Zusammenhänge zwischen wirtschaftswissenschaftlichen und ingenieurwissenschaftlichen Anteilen an der Gestaltung eines Logistikstandortes. Aus wirtschaftswissenschaftlicher Sicht stehen die wirtschaftlichen Zusammenhänge und Logistikgesetzmäßigkeiten im Mittelpunkt der Betrachtung. Hierbei werden z. B. Lager-, Produktions-, Transport-, Personal- und Materialkosten eines Systems, gegliedert in die einzelnen Abläufe, zuzüglich der wirkenden Einflussfaktoren und deren Folgen errechnet. Zudem werden zur Prozessoptimierung und -kontrolle verschiedene Analysefunktionen wie z.B. Kosten-Nutzen-Berechnungen, Nutzwertanalysen hinzugezogen. Der ingenieurwissenschaftliche Anteil liegt hingegen in der technischen Umsetzung konstruktiver bzw. rechnerischer Lösungen für Transporteinrichtungen und Transportnetzstrukturen. Die Grenzen zwischen diesen Bereichen fließen zunehmend ineinander, was auch anhand der Literatur und der IT-Systeme erkennbar wird.³²

Zu Beginn jeder Bewertung von Investitionsstandorten sollten die infrastrukturellen Gegebenheiten als Mindestvoraussetzung definiert werden. Grundvoraussetzung sollten demzufolge die Eignung als Handelszentrum und die Lieferantennähe sein. Zudem spielt die Nähe zum Absatzmarkt bzw. die Effizienz der Wege zum Konsumenten bzw. Abnehmer eine herausragende Rolle.

Dennoch bleibt eine auf diesen Kriterien basierende Einschätzung mit großen Unsicherheiten behaftet. Durch den Einsatz verschiedener Analyseverfahren können diese zumindest minimiert werden.³³ Die Wirtschaftswissenschaften entwickelten verschiedene Verfahren und Methoden, mit denen bereits zu Beginn der Planungsphase passende Systeme zur Verfügung stehen, um mögliche Schwachstellen lokalisieren zu können. In einigen Fällen ermöglichen diese Verfahren das Auffinden von Ressourcen und deren frühzeitige Verstärkung. Im Idealfall werden Letztere dahin gehend gefördert, dass der Gesamterfolg darauf aufbaut, während gleichzeitig die Schwachstellen behoben bzw. kompensiert werden.

Selbstverständlich wäre der Anspruch auf eine hundertprozentige Erfolgsbilanz, basierend allein auf der theoretischen Analyse, unrealistisch. Im Normalfall sind es gerade die Kritikpunkte an einer Konzeption, welche bei ihrer Definition und Bearbeitung neue Ressourcen eröffnen.

³² Herlyn, Wilmjakob. PPS im Automobilbau. Produktionsprogrammplanung und -steuerung von Fahrzeugen und Aggregaten, München 2012, S. 131ff.

³³ Vgl. Raps, Dr. Andreas in: <http://www.controlling-wiki.com/de/index.php/SWOT-Analyse>.

4.1 Diamant Modell

Michael Porter³⁴ (1991) widmete sich in erster Linie der Frage, warum in verschiedenen Nationen bestimmte Branchen wirtschaftlich dominieren, bzw. dort besonders erfolgreich sind. Er entwickelte hierzu ein Modell zur Untersuchung dieses Phänomens. Nach seiner äußeren Gestalt ging dieses Modell unter der Bezeichnung *Porters Diamant* in die Literatur ein [vgl. Abbildung 8]. In der vorliegenden Arbeit könnte dieses Modell für die Ermittlung der Standortattraktivität hinsichtlich der Logistikbranche herangezogen werden.

Angelehnt an Porters Modell ist davon auszugehen, dass die vorherrschenden Faktoren am betrachteten Branchenstandort deren globalen Erfolg wesentlich beeinflussen. Ihre Ausrichtung kann jedoch im positiven wie auch im negativen Sinn auf die Wettbewerbsposition des Standortes wirken.

Er unterscheidet dazu vier reziprok wirkende Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit [Abbildung 8] gegenüber ausländischen Konkurrenten. Sie stehen in enger Wechselwirkung zueinander.

Anzumerken ist an dieser Stelle, dass Porter die Wettbewerbsfähigkeit allein über die Profiterwirtschaftung bzw. das Potenzial zur Profiterwirtschaftung definierte.³⁵

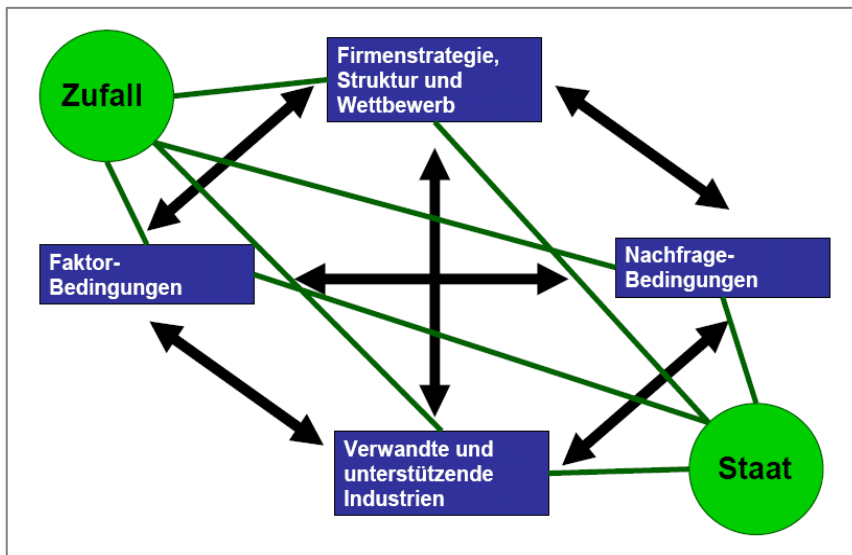


Abbildung 8: Porters Diamant-Modell³⁶

Die *Faktorbedingungen* beschreiben die Verfügbarkeit von Produktionsfaktoren, wie Humanressourcen (Anzahl, Qualifizierung und Vergütung für Fachkräfte)³⁷, infrastrukturelle

³⁴ Porter, M. (1991). Nationale Wettbewerbsvorteile. München in:
<http://www.themanagement.de/Ressources/DIAMANT.HTM> [26.06.2014].

³⁵ Vgl.: <http://www.themanagement.de/Ressources/DIAMANT.HTM> [26.06.2014].

³⁶ http://www.gretler-partner.ch/images_seiten/download/strategie/porter_diamant.gif [28.06.2014].

Voraussetzungen (nutzbare Ressourcen und Kosten für Transport- und Kommunikationswege), Kapital (Verfügbarkeit und finanzielle Aufwendungen zur Bereitstellung von Kapital), materielle Ressourcen (Verfügbarkeit und Preis von Rohstoffen, Energie und Boden), Wissensressourcen (Technologien und Fachwissen, auf welches Fachkräfte und Institutionen zurückgreifen können). Jede betrachtete Region verfügt über unterschiedlich ausgeprägte Faktoren und es bleibt den jeweiligen Branchen überlassen, die vorhandenen Ressourcen so zu verknüpfen, dass sich daraus Wettbewerbsvorteile ziehen lassen. Je komplexer und schwerer diese zu imitieren sind, desto mehr steigt die Wettbewerbsfähigkeit, etwa aufgrund hoch qualifizierter oder spezialisierter Arbeitskräfte.

Mit den *Nachfragebedingungen* meint Porter den Einfluss anspruchsvoller Kunden, welche die Branche zum Anbieten innovativer und qualitativ hochwertiger Leistungen veranlassen. Hier ist die Ausprägung der Inlandsnachfrage nach Produkten und Dienstleistungen gemeint. Porter nennt drei Attribute für die besondere Beeinflussung der Inlandsnachfrage: die Zusammensetzung, die Größe und die Struktur des Wachstums und der Internationalisierung. Je komplexer sich die Bedingungen der Inlandsnachfrage gestalten, etwa die Nachfrage nach hoher Qualität oder die Einhaltung strenger Umweltauflagen, desto höher fällt der Aufwand zum Erhalt und zum Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit aus. Porter ist der Meinung, die nationalen Vorteile, die eine Branche in einem Land erreichen kann, entstehen dann, wenn sie die Signale der Inlandsnachfrage früher erkennt, als ausländische Konkurrenten. Heimatmärkte sind in dieser Hinsicht ein gutes Forschungsfeld für die Analyse von Kundenbedürfnissen. Dies schlägt sich bestenfalls als Vorteil der Anbieter im jeweiligen Heimatland nieder.

Die *Firmenstrategien, vorhandene Strukturen und Wettbewerber* fördern Branchen hinsichtlich ihrer Wettbewerbsfähigkeit. Innovation und hohe Effektivität sind wichtige Kriterien im Ringen der Wettbewerber um Marktanteile. Je intensiver der lokale Wettbewerb geführt wird, desto größer sind die Suche nach effektiven Strategien und der Bedarf an effizienten Strukturen und Prozessen.

Verwandte und unterstützende Industrien beschreiben die Distanz zwischen den vor- und nachgelagerten Industrien. Eine international erfolgreiche Branche kann zum Aufstieg einer verwandten oder unterstützenden Branche beitragen. Der Wettbewerber in der Zulieferindustrie wird Innovation und Internationalisierung in der betreffenden Industrie stärken und in einer späteren Phase in das Wertesystem einspeisen. Dies erleichtert die Entwicklung oder Ableitung neuer Ideen, Produkte oder Technologien. Die firmen- und branchenübergreifende Kommunikation fördert den Ideenreichtum und die Innovation von Unternehmen und Branchen.

³⁷ Hilfskräfte sieht Porter in diesem Zusammenhang als irrelevant an, da sie in allen Ländern gleichermaßen zur Verfügung stehen und vergleichbar geringe Kosten verursachen.

Die beiden Determinanten an den Stirnseiten des Modells nehmen ebenfalls Einfluss auf das System. Sie stehen jedoch in keiner wesentlichen Wechselwirkung zu den anderen Faktoren. Es handelt sich dabei um *Zufälle* in Form unvorhersehbarer Ereignisse und Auswirkungen als nicht beeinflussbare Faktoren (z. B. revolutionäre Innovationen, oder unerwartete Rohstoffpreisveränderungen) und um wirtschaftlich schlecht beeinflussbare Aktionen bzw. Entscheidungen des *Staates* zur Unterstützung einzelner Branchen (vgl. „Abwrackprämie“ für Altpkws in Deutschland im Jahr 2009) zum Anregen der Kaufbereitschaft in ausgewählten Branchen.³⁸

4.2 PESTLE Verfahren³⁹

Ein weiteres Modell zur Einschätzung der Attraktivität eines Logistikstandortes ist die PEST(LE) Methode. Hierbei handelt es sich um ein Verfahren zur strategischen Konzeption von Branchenentwicklungen, die ihre Bezeichnung den Untersuchungsbereichen verdankt, in denen die Faktoren unterschiedlicher Bereiche untersucht werden.

PESTLE steht abgekürzt für P [engl.: *political* = dt.: *politische*], E [engl.: *economical* = dt.: *wirtschaftliche*], S [engl.: *sociological* = dt.: *soziokulturelle*] T [engl.: *technological* = dt.: *technologische*], L [engl.: *legal* = dt.: *rechtliche*] und E [engl.: *ecological* = dt.: *ökologische*] Einflussfaktoren.⁴⁰

Die Beispiele für die verschiedenen Bereiche der Methode können dem Bedarf des Untersuchenden angepasst werden, typischerweise beziehen sich politische Bereiche jedoch auf politische Stabilität, gesetzliche Regelungen (branchenrelevante und steuerliche), die Regulierung des Kapitals und des Arbeitskräftetransfers und die Einbindung in Freihandelszonen. Die wirtschaftlichen Bereiche sind auf die Entwicklung relevanter volkswirtschaftlicher Indikatoren, die Quote der Arbeitslosigkeit, die Ressourcenverfügbarkeit für die Unternehmen, die in der unmittelbaren Umgebung ansässigen Schlüsselindustrien, die vorherrschenden Wirtschaftszyklen und die lokale Branchenstruktur ausgerichtet. Der soziokulturelle Aspekt sollte Informationen über die demografische Entwicklung, die Einkommensstruktur und -verteilung in der ansässigen Bevölkerung, das Bildungsniveau und die Mobilität sowohl der Arbeitskräfte als auch der Konsumenten liefern. Auch die Sparraten bzw. der sogenannte Konsumhunger sind in Bezug auf die Einkommensverteilung relevant. Beim technologischen Faktor einer Region liegt der Fokus auf relevanten Wirtschaftsbereichen

³⁸ Vgl.: <http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/6868/internationale-wettbewerbsfaehigkeit-v10.html> [26.06.2014].

³⁹ Auch dieses Verfahren wurde durch den Verfasser an die Anforderungen zur Bewertung von Logistikstandorten angepasst.

⁴⁰ Vgl.: www.themanagement.de: Anhang 17. [26.06.2024].

einschließlich ihres (staatlichen und privatwirtschaftlichen) Forschungs- und Entwicklungsetats, dem aktuellen technologischen Niveau, dem Umfeld der jeweils untersuchten Branche und dem Stand der Entwicklung von Zulieferern und potenziellen Kunden.

Die rechtlichen und ökologischen Faktoren sind für die schnelle Entwicklung von Produkten und die immer kürzer werdenden Produktlebenszyklen von entscheidender Bedeutung. Dabei zählen zum rechtlichen Aspekt der PESTLE-Faktoren auch die rechtlichen Kriterien einer Standortauswahl, also die rechtliche Stabilität der Regierung, die Wettbewerbsregulierung und die Anpassung der unternehmerischen Handlungsrichtlinien mit den zur Verfügung stehenden Mitteln des jeweiligen Landes. Der ökologische Faktor wirkt mit seinen Anforderungen auf die Bereiche Herstellungsprozess, Distribution und (umweltgerechte) Entsorgung von Produkten. Eingeschlossen sind hier die Förderung oder Herstellung der Rohware über umweltfreundliche Transportwege bis hin zum Endkonsumenten mit seinen Ansprüchen an eine umwelt- und ressourcenschonende Produktion. Wichtig ist in jedem Fall, dass sich die Analyse auf externe Einflussfaktoren beschränkt, also solche, die durch die analysierte Branche nicht beeinflusst werden.⁴¹

Das PESTLE-Verfahren ermöglicht eine Zusammenfassung der Triebkräfte und der Makroumgebung. Sie zeigt die bedeutsamen Einflussfaktoren der Vergangenheit und bildet den Umfang und die Richtung ihrer künftigen Entwicklung sowie die daraus abzuleitenden Auswirkungen ab.

Diese Triebkräfte können etwa in Handelsbarrieren oder staatlichen Regulierungen, im Fortschritt in Bezug auf die Kommunikationstechnologie, im wachsenden Wettbewerbsdruck auf lokalen Märkten oder in der zunehmenden Konvergenz der Bedürfnisse von Verbrauchern zu suchen sein.⁴²

Die Darstellung der PESTLE-Faktoren kann anhand einer Matrix mit den Achsen *Bedeutung* und *Unsicherheit* erfolgen.

⁴¹ Vgl.: Dagmar Recklies in <http://www.themanagement.de/Management/PEST-Analyse.htm> [15.07.2014]

⁴² Vgl.: ebd. [15.07.2014].

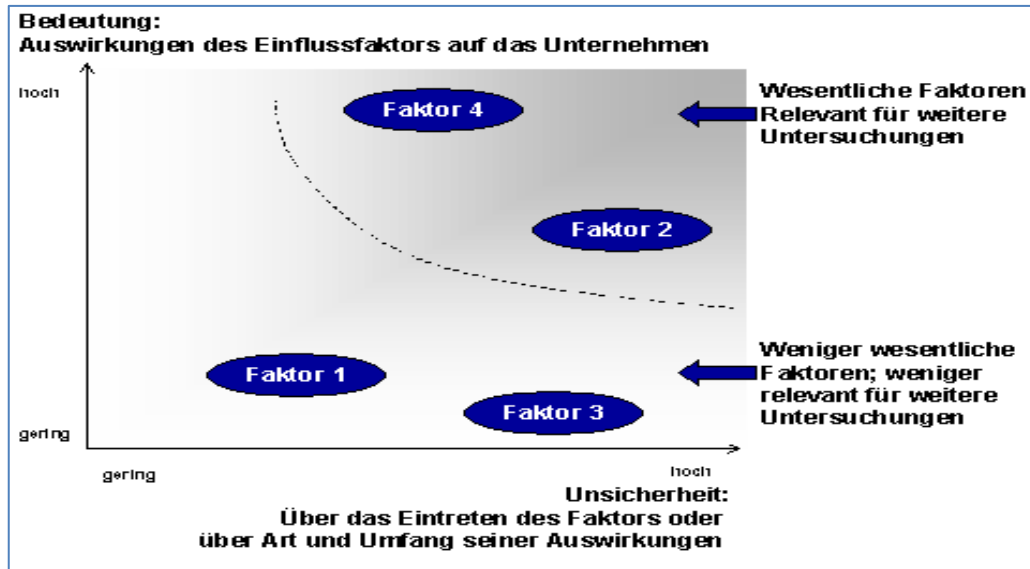


Abbildung 9: Matrix der PESTLE-Methode zum Ermitteln des Einflusses von externen Faktoren auf Unternehmen, Branchen oder Investoren⁴³

Sofern die Triebkräfte auf das eigene Unternehmen, im vorliegenden Fall also auf den betrachteten Standort, ermittelt wurden und die Kompetenzen, Stärken und Schwächen der Wettbewerber bekannt sind, kann mit dieser Methode auch der Einfluss der wesentlichsten Triebkräfte auf evtl. Wettbewerber (also deren Möglichkeiten, neue Chancen und Risiken im Umfeld für sich zu nutzen bzw. die Art ihrer Reaktion auf diese Veränderungen) ermittelt werden.⁴⁴

In der Praxis dient das PESTLE-Format (Einordnung unternehmensexterner Faktoren in vier Kategorien) besonders zum Sortieren und Strukturieren großer Datenmengen sowie zu deren Analyse und der Präsentation der Analyseergebnisse.⁴⁵

4.3 SWOT Analyse⁴⁶

Die SWOT-Analyse⁴⁷ ist ein ebenfalls weitverbreitetes Instrument des strategischen Managements. Es handelt sich um eine Situationsanalyse, die sich aus einer Unternehmens- und

⁴³ Dagmar Recklies in <http://www.themanagement.de/Management/PEST-Analyse-se.htm> [15.07.2014].

⁴⁴ Vgl.: Recklies, Dagmar (2006) in <http://www.themanagement.de/Management/PEST-Analyse.htm> [15.07.2014]

⁴⁵ Vgl.: Ebd. [15.07.2014]

⁴⁶ Die SWOT-Analyse wird in der Literatur auch als SOFT- (Strengths bzw. Satisfaction/Opportunities/Faults/Threats) oder TOWS-Analyse bezeichnet. SWOT ist jedoch am weitesten verbreitet. – Anm. d. Verfassers.

⁴⁷ Der Ursprung liegt in der Strategischen Designschule der 1980er Jahre, einer der einflussreichsten Denkschulen auf dem Gebiet der Strategieentwicklung. Die Designschule sieht ein Modell der Strategieentwicklung vor, bei dem eine Anpassung der internen Fähigkeiten an die externen Möglichkeiten bzw. eine Harmonisierung zwischen beiden angestrebt wird.

einer Umweltanalyse zusammensetzt.⁴⁸ Dabei werden die branchenspezifischen Stärken [engl.: strengths] und Schwächen [engl.: weaknesses] mit den externen Chancen [engl.: opportunities] und Risiken [engl.: threats] verglichen bzw. ihnen gegenübergestellt, was eine transparente Verortung der untersuchten Branche ermöglicht, um daraus wiederum Erfolg versprechende Strategien abzuleiten.⁴⁹ Ziel ist es, möglichen internen Handlungsbedarf (Ausbau der Stärken, Ausmerzen von Schwächen) aufzudecken und Wettbewerbsvorteile (Nutzen von Potenzialen, Vermeiden von Risiken) zu erkennen, woraus sich schließlich die Handlungsstrategie entwickeln lässt.⁵⁰ Die in der SWOT-Analyse angewandten Instrumente sind vielfältig, so z. B. das Erfahrungskurvenkonzept, die Gap-Analyse, das PIMS-Programm, die Portfolio-Analyse und/oder die Produkt-Markt-Matrix. Die in der SWOT-Analyse integrierte Umweltanalyse, wie sie für die vorliegende Arbeit von Interesse sein könnte, ist auf das Identifizieren der Marktattraktivität inkl. der Chancen und Risiken am untersuchten Markt ausgerichtet. Hierzu kann zwischen aufgabenferner und aufgabennaher Umwelt differenziert werden. Die aufgabenferne Umwelt beschreibt Komponenten wie Natur, Sozioökonomie, Technologie oder Politik. Die aufgabennahe Umwelt bezieht sich auf die Branchenstruktur, relevante Märkte oder Konkurrenten als wichtige Einflussfaktoren, sie erfasst also die mittel- und unmittelbaren externen Einflussfaktoren auf den Logistikstandort.⁵¹ Die SWOT-Analyse erweist sich für Manager als hilfreiches und übersichtliches Tool, sofern eine exakte Trennung der internen Faktoren mit Unternehmenssteuerung von den externen Faktoren gelingt.

Der für diese Arbeit möglicherweise relevante Teil der SWOT-Analyse identifiziert die Chancen und Risiken, die sich aus Veränderungen der Standortumwelt ergeben, ohne dass die Branche selbst direkten Einfluss darauf hat. Im Fokus steht dabei das Offenlegen von schwer vorhersehbaren, umweltinduzierten Ereignissen, aus deren Eintritt für die Logistikbranche am Standort Shanghai eine existenzielle Bedrohung entstehen kann, sofern ihnen nicht entgegengewirkt wird. Dieselben Ereignisse können jedoch auch als Chancen wirksam werden, wenn sie vorhergesehen werden und ein schnelles Handeln bewirken. Letzteres betrifft z. B. Marktveränderungen, Veränderungen bei den Lieferanten, wettbewerbliche Veränderungen sowie wirtschaftliche, politische und gesellschaftliche Veränderungen.⁵²

Die Vorgehensweisen für die externe Analyse können sich stark unterscheiden. Zum Beispiel können mögliche Umweltgefahren nach ihrem Gefährdungspotenzial und/oder ihrer

⁴⁸ Angepasst an die Fragestellung der vorliegenden Arbeit wendet der Verfasser die Grundprinzipien der SWOT-Analyse auf die Bestimmung der Attraktivität des Logistikstandortes Shanghai an.

⁴⁹ Vgl.: Raps, Dr. Andreas in: <http://www.controlling-wiki.com/de/index.php/SWOT-Analyse> [20.08.2014].

⁵⁰ Vgl.: ebd., [20.08.2014].

⁵¹ Vgl.: Raps, Dr. Andreas in: <http://www.controlling-wiki.com/de/index.php/SWOT-Analyse> [20.08.2014].

⁵² Vgl.: ebd., [20.08.2014].

Eintrittswahrscheinlichkeit identifiziert werden, umgekehrt können jedoch auch die Chancen im Hinblick auf ihre Attraktivität und der Erfolgswahrscheinlichkeit für die Logistikbranche klassifiziert werden.⁵³

Zum Ermöglichen der Auswertung erfolgt die Darstellung der einzelnen Komponenten in Chancen-Risiken-Matrizen, aus deren Gesamtbild sich die Attraktivität des jeweiligen strategischen Geschäftsfeldes ableiten lässt. Die Bewertung lässt je nach Chancen-Risiken-Verhältnis die Prädikate *ideal* (viele Chancen, wenige Gefahren), *spekulativ* (viele Chancen, einige ernste Gefahren), *ausgereift* (weder Chancen noch ernste Gefahren) sowie *problembehaftet* (wenig Chancen, viele Gefahren) zu.⁵⁴

Aus der Verknüpfung der erwähnten internen und der näher beschriebenen externen Analyse lässt sich die vollständige SWOT-Analyse abbilden. In Abbildung 10 ist eine solche SWOT-Analyse beispielhaft für ein mittelständisches Unternehmen der Automobilzulieferindustrie aufgezeigt.

Wie in der Abbildung deutlich wird, zeigt die SWOT-Analyse, welche Umweltchancen wie mit den Ressourcen des Standortes/der Branche korrelieren und genutzt werden sollten bzw. welche dem Ressourcenprofil des Standortes/der Branche zuwiderlaufen. Gleichzeitig verdeutlichen sich sogenannte strategische Zeitfenster für bestimmte Entscheidungen, also begrenzte Zeiträume in denen die spezifischen Kompetenzen des Unternehmens mit bestimmten Marktentwicklungen zusammentreffen und deren Nutzung den Standort/die Branche entscheidend voran bringt.⁵⁵

⁵³ Vgl.: ebd., [20.08.2014].

⁵⁴ Vgl.: ebd., [20.08.2014].

⁵⁵ Vgl.: Raps, Dr. Andreas in: <http://www.controlling-wiki.com/de/index.php/SWOT-Analyse> [20.08.2014].

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ■ Kurze Entscheidungswege ■ Straffe Führung ■ Flexibilität ■ Zuverlässigkeit ■ Problemlösungskompetenz ■ Technisches Know-how (Werkstoffe, Produktionsprozesse) ■ Technologieführer (durchgängiges Fertigungskonzept) ■ Loyalität zu Kunden ■ Innovativ ■ Exzellente Qualität 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Geographische Lage und Standorte des Unternehmens ■ Befriedigung lokaler logistischer Kundenbedürfnisse ■ Preis ■ Personengebundenheit als Risiko
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ■ Starkes Wachstum in den besetzten Nischenfeldern ■ Relativ hohe Eintrittsbarrieren im Nischenmarkt ■ Markteintritt Asien als lukrative Option ■ Übernahme von Wettbewerbern, die dem starken Preisdruck nicht gewachsen sind 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Eintritt von neuen Playern aus Billiglohnländern ■ Nachfragesituation in der Automobilindustrie ■ Preisverfall aufgrund der Verhandlungsposition der Abnehmer ■ Konjunkturelles Umfeld

Abbildung 10: Beispiel einer SWOT-Analyse⁵⁶ aus dem Bereich der Automobilindustrie.

Hierfür bietet sich die matrixartige Verknüpfung der Stärken und Schwächen sowie der Chancen und Risiken zur Ableitung sogenannter SO-, ST-, WO- und WT-Strategien aus der SWOT-Analyse an. Abbildung 11 zeigt die ermittelten Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken für einen Standort. Die nachfolgende Abbildung 12 zeigt exemplarisch, wie die allgemeinen Erkenntnisse über Stärken/Schwächen und Chancen/Risiken in spezifische strategische Maßnahmen überführt werden können.

⁵⁶ Raps, Dr. Andreas in: <http://www.controlling-wiki.com/de/index.php/SWOT-Analyse> [20.08.2014].

<div>Umwelt- faktoren</div> <div>Unternehmens- faktoren</div>	Opportunities (Chancen)	Threats (Gefahren)
	1. Steigerung des persönlichen Einkommens um 12 % p.a. im Südpazifik 2. Weltweit zunehmendes Gesundheitsbewusstsein 3. Handelsabkommen in China 4. ...	1. Zunahme der gesetzlichen Beschränkungen im EU-Raum 2. Neue ausländische Konkurrenz 3. Erodierende Margen im Food-Bereich 4. ...
Strength (Stärken) 1. Starke Cashposition 2. Forschung und Entwicklung 3. Mitarbeitermotivation 4. ...	SO-Strategien a) Entwicklung neuer Gesundheitsprodukte (S2/S3/O2) b) Kauf eines Nahrungsmittelherstellers in Hongkong mit starker Stellung in China (S1/O3)	ST-Strategien a) Drastische Erhöhung der Werbeausgaben (S1/T2) b) Neue, innovative Produkte im traditionellen Food-Bereich entwickeln (S2/S3/T3)
Weaknesses (Schwächen) 1. Hohe Personalkosten 2. Schwaches Marketing im Südpazifik 3. Kapazitätsauslastung in Südeuropa nur bei 65 % 4. ...	WO-Strategien a) Eingehen eines Joint Ventures mit einem japanischen Unternehmen (W2/O1) b) Produktionsverlagerung nach China (W1/O2/O3)	WT-Strategien a) Unrentable Operationen in Südeuropa schließen (W3/T1) b) Produktionsverlagerung nach China (W1/T2/T3)

Abbildung 11: Beispielhafte Ableitung von strategischen Handlungsoptionen aus der SWOT-Analyse⁵⁷ aus der Nahrungsmittelbranche.

Die Schwäche der SWOT-Analyse liegt in der subjektiven Kategorisierung und in den Bewertungen und Gewichtungen. Die interne Analyse basiert z. T. auf Kriterien, welche kaum einem Vergleich mit Wettbewerbern unterworfen werden können. Dennoch handelt es sich bei der SWOT-Analyse um ein qualitatives Verfahren zur übersichtlichen Darstellung einer Standort-/Branchenposition im Vergleich zu Wettbewerbern und/oder im Marktumfeld.⁵⁸

⁵⁷ Raps, Dr. Andreas in: <http://www.controlling-wiki.com/de/index.php/SWOT-Analyse> [20.08.2014].

⁵⁸ Vgl. Raps, Dr. Andreas in: <http://www.controlling-wiki.com/de/index.php/SWOT-Analyse> [20.08.2014].

Analyse der Umwelt des Logistikstandortes Shanghai			
Analyse des Logistik- standortes Shanghai anhand der Stärken und Schwächen	Chancen (Opportunities)	Risiken(Threats)	
	Vorhandene Stärken zum Ergreifen neuer Chancen nutzen	Vorhandene Stärken nutzen, um erkannte Risiken vermeiden	Stärken /Strenghts
	Eigene Schwächen beheben, um neue Chancen ergreifen zu können.	Erkannte Schwächen ausmerzen und vorhersehbare Risiken vermeiden	Schwächen/W eaknes-ses

Tabelle 1: Darstellung der SWOT-Systematik⁵⁹

4.4 Standortmanagement

Im vorliegenden Abschnitt geht der Verfasser auf die „komplexen Planungs- und Entscheidungsprozesse“⁶⁰ bei der Standortplanung ein. Dabei wird auch auf einige aktuelle Entwicklungen Bezug genommen, anhand derer sich potenzielle Investoren mit den zu erwartenden Risiken, Problemen aber auch Ressourcen vertraut machen können. Die erste Standortkategorisierung erfolgte durch Meyer-Lindemann⁶¹. Er differenziert vier relevante Blickwinkel.

- ✚ Die Standortbestimmungslehre, welche nach den Gründen für eine Standortwahl fragt.
- ✚ Die Standortentwicklungslehre, welche die Ursprünge eines Standortes erforscht, also die Faktoren, die den gewählten Standort bisher von außen beeinflusst haben.
- ✚ Die Standortgestaltungslehre, welche die Unternehmensstrategie in die Standortwahl einbezieht und die wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten eines durch Distanz geteilten Unternehmens prüft.
- ✚ Die Standortwirkungslehre, welche nach den humanen und wirtschaftlichen Auswirkungen einer Standortwahl fragt.

⁵⁹ Eigene Darstellung.

⁶⁰ Bankhofer, U. (2001). Industrielles Standortmanagement. Wiesbaden. S. 7.

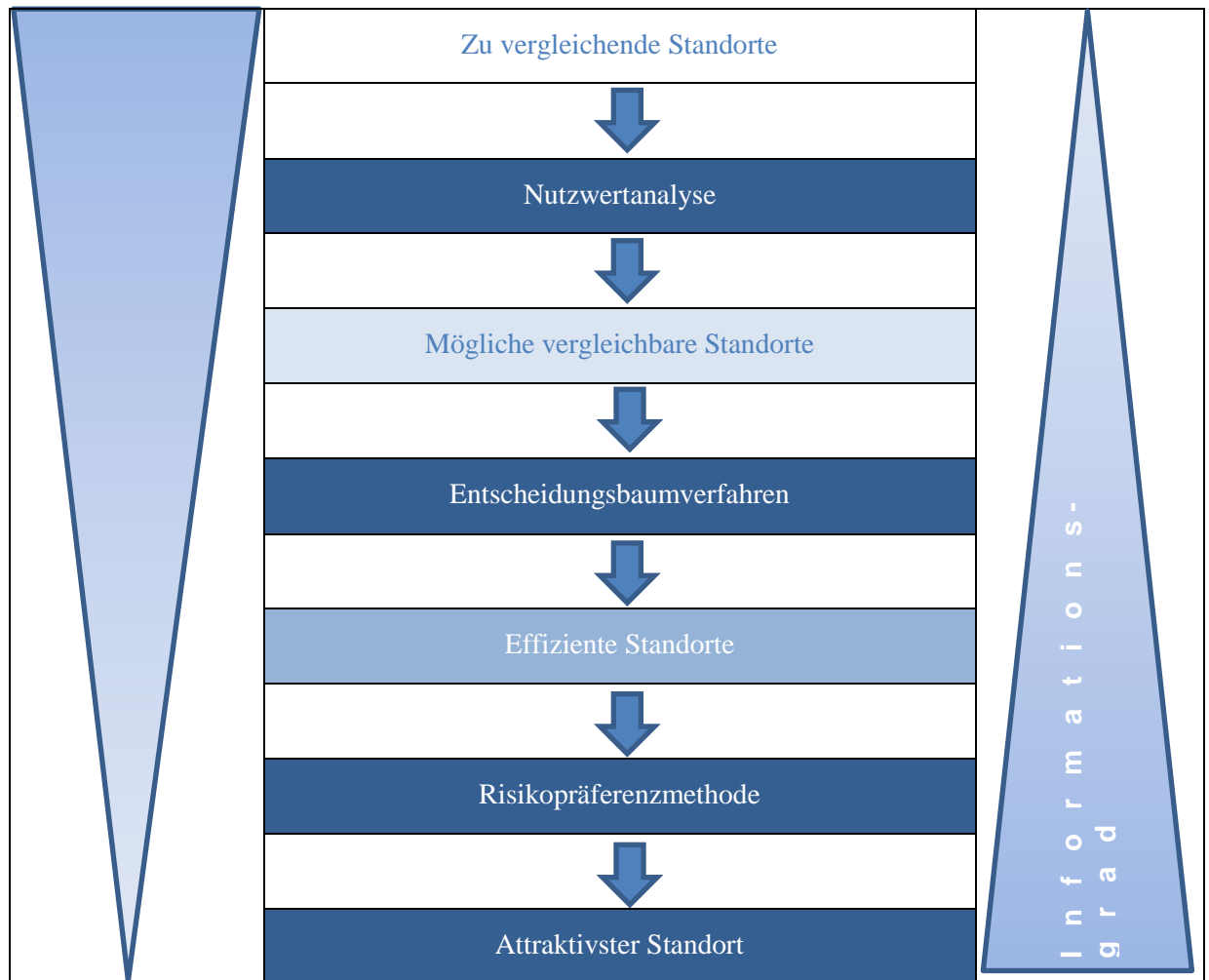
⁶¹ Meyer-Lindemann, H. U. (1951). Typologie der Theorien des Industriestandortes. Bremen. S. 29.

Schill⁶² erweiterte die Standorttheorien zu Beginn der 1990-er Jahre, indem er zwischen dem gesamtwirtschaftlichen Zusammenhang der ansässigen Industrien eines Standortes und den auf darauf einwirkenden Einfluss politischer Entwicklungen unterschied. Er distanzierte sich damit vom einzelwirtschaftlichen Ansatz nach Timmermann⁶³. Timmermann betrachtete in seinem einzelwirtschaftlichen Modell die individuelle Produktivität einzelner Unternehmer und deren Relation zum Abnehmer. Timmermanns Modell soll an dieser Stelle erweiternd zu den bereits vorgestellten Analysemethoden aus den Abschnitten 4.1-3 Erwähnung finden. Timmermann bietet einen Überblick über die diversen Entscheidungsebenen für Investoren zur Standortbewertung.

Ausgangspunkt der in der Abbildung 12 gezeigten Stufen ist eine Auswahl an zu vergleichenden Standorten, z. B. anhand ihres Warenumsatzvolumens anhand vorliegender Statistiken. Anhand einer Nutzwertanalyse werden diese Standorte hinsichtlich ihrer infrastrukturellen Merkmale geprüft, um eine erste Selektierung vornehmen zu können. Eine nächste Prüfung erfolgt hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit der verbliebenen Standorte. Hier fließen die Faktoren Kosten für Humankapital, Betriebsmittel und externe Einflüsse, wie beispielsweise durch mögliche Subventionen ein. Die so selektierten Standorte lassen sich anhand der eben genannten Kriterien hinsichtlich ihrer finanziellen Rentabilität ordnen. Eine weitere Eingrenzung kann über das Entscheidungsbaumverfahren umgesetzt werden. Hierbei werden vorhandene Standortfaktoren mit den Unternehmenszielen abgeglichen. Daraus lässt sich eine begrenzte Auswahl effizienter Standorte ableiten, von denen schließlich mithilfe einer Risikoabwägung der wirtschaftlich interessanteste Standort bzw. die wirtschaftlich interessantesten Standorte ermittelt wird. Vorangehend könnte festgelegt werden, auf welchem Platz in der Rangfolge Shanghai stehen sollte, um als sehr attraktiv zu gelten.

⁶² Vgl.: Schill, C. (1990). Industrielle Standortplanung: Eine theoretische Konzeption und deren praktische Anwendung. Wiesbaden. S. 6.

⁶³ Timmermann, M. (1972). Zur Standortplanung der Unternehmungen. Wirtschaftswissenschaftliches Studium. Nr. 9: 388 - 393. Hier: S. 391.

Abbildung 12: Mehrstufiges Standortselektionsmodell nach Timmermann⁶⁴

4.5 Vorgehen

In den vorangegangenen Abschnitten wurden verschiedene Analysemethoden zur Standortbewertung detailliert vorgestellt. Für den Standortvergleich in der vorliegenden Arbeit entschied sich der Verfasser für das PESTLE-Verfahren. Porters Diamantmodell trifft nach Auffassung des Verfassers nicht das Ziel der Arbeit. Zudem möchte der Verfasser möglichst viele Kriterien in den Vergleich einbeziehen, wofür das Diamantmodell weniger geeignet erscheint. Das SWOT-Verfahren legt keine konkreten Vergleichskriterien fest, dies erscheint dem Verfasser für den geplanten Vergleich jedoch wichtig. Auch scheint die Darstellungsart für einen Vergleich anhand eines umfangreichen Datenaufkommens als ungeeignet. Das Modell nach Timmermann wird durch den Verfasser verworfen, da ein Standort in der vorliegenden Arbeit nicht gesucht wird, sondern bereits fest steht. Das PESTLE-Verfahren wird insofern abgewandelt, dass der Verfasser

⁶⁴ Eigene Darstellung nach Timmermann, M. (1972). S. 391.

auf eine Matrixdarstellung verzichtet. Für die vorliegenden Daten erweist sich die Tabellenform als übersichtlicher und daher geeigneter. Die Auswertung des Vergleichs erfolgt in Textform.

5 Aktuelle Situation in Shanghai

In diesem Kapitel geht es um detaillierte Überlegung, in welchen Bereichen Stärken oder eventuell auch Schwächen liegen für die Situation im China. Schließlich hängt es von vielen Einflussfaktoren ab, ob das wirtschaftliche Aufkommen sich strigert oder Schwachstellen vorhanden sind. Die sich aber im Kombination überbrücken lassen beziehungsweise Hinweise auf mögliche Potentiale geben. Zuvor wurden bereits einzelne Methoden und Verfahren zur Evalluierung eines Stadrtort näher gebracht und mit den Studien eine Einführung in die Thematik logistischer Potenziale des landes gegeben.

Zur Untersuchung dieser Faktor wird das PEST modell zur Unterstützung heran gezogen, da es die zu untersuchende Situation in vier wichtige und informative Bereiche aufteilt. Anhand der detaillierte Erforschung von Faktoren lassen scih einzelne Gebiete definieren und mögliche Faktoren aufzeigen. Beginnend mit dem politischen Faktor, gefolgt von den ökonomischen (Economic), sozio-kulturellen und technischen Bereichen.

5.1 Politische Faktoren

Als Sonderhandelszone mit jahrhundertealter Tradition als Warenumschlagplatz gilt Shanghai seit jeher als prädestinierter internationaler und nationaler Transitweg und Handelsplatz. Die intensive Förderung durch die chinesische Regierung basiert auch darauf, dass diese die Bedeutung dieser Region für den internationalen Anschluss Chinas an die westlichen Wirtschaftsnationen erkannt hat.

Shanghais besondere politische Struktur ist darauf ausgerichtet, Förderungen der Chinesischen Regierung direkt umsetzen zu können:

Stadtregierung

Der Stadtregierung unterstehen die Verwaltungsapparate der achtzehn Stadtbezirke (chinesisch: 市轄區 / 市辖区, Pinyin: *shìxiáqū*) und des einen Kreises.⁶⁵ Jeder Stadtbezirk ist in Straßenviertel (chinesisch: 街道辦事處 / 街道办事处, Pinyin: *jiēdào bànshìchù*) und Großgemeinden⁶⁶ untergliedert. Diesen untergeordnet sind die sogenannten Einwohnergemeinschaften⁶⁷ (chinesisch: 社區 / 社区, Pinyin: *shèqū*), die von den Einwohnerkomitees (chinesisch: 居民委員

⁶⁵ Die chinesischen Stadtbezirke sind mit den deutschen Landkreisen zu vergleichen. Eine übergeordnete Bezirksebene gibt es in Shanghai nicht, da die Sonderhandelszone, ebenso wie Peking direkt der Regierung unterstellt ist.

⁶⁶ Straßenviertel und Großgemeinden entsprechen der deutschen Gemeindeebene.

⁶⁷ Einwohnergemeinschaften sind mit den deutschen Dörfern vergleichbar. In China wird zwischen Einwohnergemeinschaften und Dörfern unterschieden, obwohl sie administrativ auf einer Ebene rangieren. Sie werden von Einwohnerkomitees bzw. Dorfkomitees regiert.

會 / 居民委员会, Pinyin: *jūmín wěiyuánhùi*) verwaltet werden und die angegliederten Dörfer (chinesisch: 村) im äußeren Randgebiet von Shanghai.

Aufgrund seines Status als Sonderwirtschaftszone ist die Stadt direkt der Staatsregierung unterstellt. Dadurch genießt Shanghai einen großen politischen Einfluss. Viele Funktionäre aus Shanghai sind im Verlauf der vergangenen Jahrzehnte in die Regierung aufgestiegen, was die fortschrittliche Entwicklung der Stadt enorm fördert und der Korruption, die vorwiegend durch viele zwischengeschaltete administrative Institutionen gefördert wird, einschränkend entgegenwirkt.

Die Shanghaier Stadtregierung hat ihre Arbeit am Freihandelszonen-Förderprogramm [vgl. Abschnitt 7] ausgerichtet. Im August 2013 veröffentlichte die Stadt zur Förderung der Zone eine aus 42 Paragraphen bestehende Vorschrift zur Förderung der Innovationen im Finanzsektor und zur Lockerung der Bedingungen zur Kreditvergabe an Klein- und Kleinstunternehmen. Maßnahmen zur Unterstützung der Freihandelszone hätten allerhöchste Priorität, erklärte Bürgermeister Yang Xiong am 25. Juli 2013 bei der Präsentation seines halbjährlichen Arbeitsberichts im Expo-Center.⁶⁸

Im ersten Halbjahr 2013 stieg Shanghais BIP im Vorjahresvergleich um 7,7 Prozent auf 1,02 Billionen Yuan (127,5 Milliarden Euro), meldete das Shanghaier Statistikamt.⁶⁹

Die Staatsverschuldung der Volksrepublik China betrug im April 2014 41 Prozent des Bruttoinlandproduktes (im Vergleich Deutschland: 75%) und lag damit auf Rang 94 weltweit (zum Vergleich Deutschland: Rang 33).⁷⁰

5.2 Ökonomische Faktoren

Wirtschaft

Shanghai ist seit jeher das bedeutendste Zentrum der Textilindustrie des Landes und weltweit, daneben sind die hochentwickelte Chemie- und Pharmaindustrie, der Schiffbau, der Maschinen- und Stahlbau, die elektro- und elektrotechnischen Fertigung sowie die Papierindustrie von überragender Bedeutung. Shanghai ist einer der bedeutendsten Hersteller von Computern, Kameras und Radios.⁷¹

⁶⁸ http://german.beijingreview.com.cn/german2010/zhuanti/txt/2013-09/06/content_574969.htm [19.06.2014].

⁶⁹ Ebd. [19.06.2014].

⁷⁰ http://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_L%C3%A4nder_nach_Staatsschuldenquote#cite_note-1 [22.08.2014].

⁷¹ Vgl.: <http://de.wikipedia.org/wiki/Shanghai#Wirtschaft> [25.06.2014]

Zu Beginn der 1990er Jahre wies Shanghai als einzige Region Chinas ein zweistelliges Wirtschaftswachstum auf. Das jährliche Wirtschaftswachstum betrug zu diesem Zeitpunkt über zwölf Prozent. Derzeit sinkt das Wirtschaftswachstum infolge einer bewussten Absenkung durch die chinesische Regierung.⁷² Hiermit will die Regierung der Volksrepublik den staatlichen Einfluss bzw. die horrende staatliche Bezuschussung der Spitzenunternehmen drosseln und privaten Investoren mehr Marktfreiheit zugestehen. Ein Absenken der Importzölle ist ein weiterer Schritt in diese Richtung.

Die Wirtschaftswissenschaft meint mit Humankapital „personengebundene Wissensbestandteile in den Köpfen der Mitarbeiter“. ⁷³ Volkswirtschaftlich betrachtet umfasst das Humankapital die Investitionen in Bildung. Damit ist es zugleich ein Produktionsfaktor und physisches Kapital. Im neueren Managementverständnis wird Humankapital als intellektuelles Kapital bezeichnet.⁷⁴

Das Humankapital wird in Shanghai, wie in ganz China, den nationalen Interessen an einer rasanten Entwicklung des Landes untergeordnet. Diesbezüglich kann Shanghai aus dem Vollen schöpfen. Sowohl die staatlich kontrollierte Landflucht als auch ein fortschrittliches Bildungssystem und ein nationales Interesse am internationalen Wettbewerb sorgen für eine solide Basis an hochqualifiziertem, insbesondere jungem, Personal.⁷⁵

Die Versorgung der Bevölkerung mit Nahrungsmitteln ist für Shanghai (noch) kein Problem. Dank des geregelten Bevölkerungszuzugs ist Hunger für Shanghais Bevölkerung kein Thema. Sollte die Metropole jedoch weiter wachsen und die Umwelt- und Nahrungsmittelbelastung durch Dünger und Pestizide einerseits, das Wüstenwachstum andererseits und schließlich klimatischen Auswirkungen in Form von Überschwemmungen und Dürren weiter zunehmen, ist die Vorhersage bezüglich einer perspektivisch gesicherten Bevölkerungsversorgung infrage gestellt. Zumal der gesicherten Versorgung auch die medizinischen Folgen belasteter Nahrungsmittel und verpesteter Luft entgegengestellt werden müssen.

Geld und Handel

In Shanghai hat seit 1990 die wichtigste chinesische Börse, die Shanghai Stock Exchange (SSE) ihren Sitz. Im Jahr 2002 kam die größte chinesische Warenbörse für den Edelmetallhandel (SGE) hinzu.

⁷² Vgl.: <http://www.finanzen.net/nachricht/aktien/China-im-Umbruch-China-Laute-Rufe-nach-Veraen-derung-3266258> [25.06.2014].

⁷³ Jaeger, Burkhard: (2004) *Humankapital und Unternehmenskultur*. S. 1.

⁷⁴ <http://de.wikipedia.org/wiki/Humankapital> [23.10.2014].

⁷⁵ Schwentker, Wolfgang, Megastädte im 20. Jahrhundert, 2. Auflage, 2009, Vandenhoeck & Ruprecht, S. 120.

Im Jahr 2013 wurde in Pudong eine 29 Quadratkilometer große Freihandelszone eröffnet. Sie gilt als ein ökonomisches Experimentierfeld für das gesamte Land.⁷⁶

Dennoch wird die Entwicklung der neuen Freihandelszonen von Kritikern nicht vorurteilsfrei gesehen. Einige Wirtschaftsexperten warnen vor den Finanzrisiken der neuen Freihandelszone.

*"Die Freihandelszone kann vielleicht einige Experimente zur Liberalisierung der Zinssätze ermöglichen. In der Tat haben viele südasiatische Länder marktorientierte Zinssätze getestet, am Ende standen sie aufgrund mangelnder Erfahrung und schwacher Wirtschaftskraft mit hohen Schulden und Vermögensblasen da. Selbst für Industrieländer stellen freigegebene Zinssätze ein Problem dar"*⁷⁷

Ye warnt auch vor dem Entstehen von "Vermögensblasen und Druck zur Aufwertung des Yuan" durch ausländisches Kapital. Er befürchtet auch ein unangemessenes Ansteigen der Mietpreise in Shanghai durch das Einfließen von überdurchschnittlich viel ausländischem Kapital, was der Attraktivität der Stadt, besonders für lokale Investoren wiederum Abbruch täte.⁷⁸

5.3 Sozio-kulturelle Faktoren

Bevölkerungsstruktur

Abgesehen von den etwa 300.000 Taiwanern sind etwa 50.000 Ausländer in Shanghai tätig. Diese stammen hauptsächlich aus Japan, den USA, Südkorea, Singapur, Deutschland (7000), Frankreich und Kanada. Die meisten von ihnen arbeiten in Unternehmen mit auswärtigem Kapital oder in ständigen Auswärtigen Vertretungen.⁷⁹

Im gesamten Verwaltungsgebiet von Shanghai, einschließlich der Bevölkerung in den ländlichen Gebieten außerhalb der Kernstadt, leben 18,9 Millionen Menschen. Davon sind 13,7 Millionen registrierte Bewohner mit ständigem Wohnsitz (chinesisch: 戶 / 户口, Pinyin: *hukou*) und 5,2 Millionen temporäre Einwohner (chinesisch: 流动人口 / 流动人口, Pinyin: *liúdòng rénkǒu*) mit befristeter Aufenthaltsgenehmigung (chinesisch: 暫住證 / 暂住证, Pinyin: *zànzhùzhèng*). Die Bevölkerungsdichte liegt hier bei 2978 Einwohner/km²⁸⁰

Einwohnerentwicklung

⁷⁶ Vgl.: <http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/freihandelszone-in-shanghai-angriff-auf-chinas-oeko-nomisches-system-1.1782877> [25.06.2014].

⁷⁷ [Ye Tan, Finanzkommentator, in: http://german.beijingreview.com.cn/german2010/zhuanti/txt/2013-09/06/content_574969.htm [22.07.2014].

⁷⁸ Vgl.: http://german.beijingreview.com.cn/german2010/zhuanti/txt/2013-09/06/content_574969.htm [22.07.2014].

⁷⁹ Vgl.: <http://de.wikipedia.org/wiki/Shanghai> [15.07.2014].

⁸⁰ Vgl.: ebd. [16.07.2014].

Der wirtschaftliche Erfolg Shanghais motiviert nach wie vor viele Chinesen, besonders aus chancenlosen Gebieten, zum Zuzug in diese Stadt. Die strenge Reglementierung seitens der städtischen Regierung sorgt jedoch für eine nahezu konstante Einwohnerzahl bzw. einen langsamen, kontrollierten Anstieg seit den 1990er Jahren. Dieser Anstieg ist ausschließlich auf den Zuzug von Arbeitskräften zurückzuführen; der Geburtenrückgang ist aufgrund der Ein-Kind-Politik Chinas gravierender als in Europa. Die Geburtenrate von China liegt derzeit bei 5,95 Promille (im Vergleich: Deutschland = 8,2 Promille).⁸¹

Shanghai profitiert trotz dieses landesweiten Trends vom Zuzug der vielen jungen Menschen, was sowohl den Altersdurchschnitt der Stadt senkt und andererseits das Verhältnis Geburten-/Sterberate positiv beeinflusst.

Denn der Entwicklung von Shanghais Stammbevölkerung fällt ebenso der vermehrte Wohlstand auf die Füße, wie anderen hochentwickelten Weltmetropolen ebenfalls: die Geburtenrate sinkt und die Alterspyramide zeigt einen besorgniserregend hohen Anteil an Senioren [Abbildung 13].

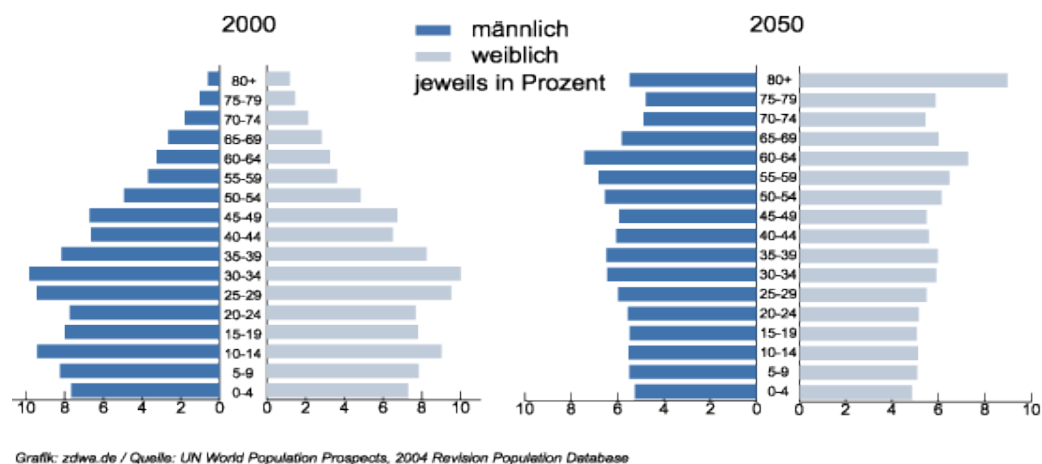


Abbildung 13: Bevölkerungspyramide von Shanghai bis zum Jahr 2050⁸²

So lag die Geburtenrate in Shanghai unter den registrierten Dauereinwohnern im Jahr 2010 bei 0,83 Kindern je Familie (im Vergleich: Gesamtchina = 1,8, globaler Durchschnitt = 2,6 und westliche Industrieländer = 1,7 Kinder je Familie).

"Die alternde Bevölkerung stellt ein enormes Problem für die Gesellschaft dar. Die extrem niedrige Geburtenrate in Shanghai wird die Bevölkerungszusammensetzung langfristig verzerren. Dies wird enorme soziale Probleme mit sich bringen"

⁸¹ Vgl.: National Bureau of Statistics of China: [Communiqué of the National Bureau of Statistics of People's Republic of China on Major Figures of the 2010 Population Census 1 No. 2.](#) [24.08.2014].

⁸² <http://www.china-a.de/de/china/doc/Shanghai%20bevoelkerung.htm> [22.06.2014].

(Xie Lingli, Direktor d. Bevölkerungs- und Familienplanungskommission Shanghai).⁸³

Der Anteil an Einwohnern über 60 Jahren betrug im Jahr 2010 etwa 22 Prozent der gesamtstädtischen Bevölkerung. Bis zum Jahr 2020 wird ein Seniorenanteil von einem Drittel der gesamtstädtischen Bevölkerung angenommen.

Shanghais junge Familien kämpfen neben der Ein-Kind Politik mit sehr hohen Lebenserhaltungskosten, was der Motivation zur Familiengründung entgegenwirkt. Dies wirkt sich auf die aktuelle Bevölkerungsentwicklung jedoch potenzierend aus; bereits seit 2013 sind etwa 80 Prozent der Bevölkerung wieder Eltern einer Ein-Kind-Familie, da die Ein-Kind-Familie in die zweite Generation übergeht.⁸⁴

Für die Kinder bedeutet dies die alleinige Versorgung von zwei Eltern. Um dies realisierbar zu machen, wirkt der Staat diesem Problem mit einer Altersunterstützung für Ein-Kind-Eltern entgegen. Diese beträgt jedoch in Shanghai mit umgerechnet 30 Cent pro Monat wesentlich niedriger aus, als in anderen Regionen Chinas. Mit Eintritt in den Ruhestand erhalten diese Eltern noch einmal 2300 Yuan (250 Euro).⁸⁵

Bildung

Durch enge Kooperationen zwischen unter anderem deutschen und chinesischen Hochschulen - so zum Beispiel das Shanghai Institute for Advanced Studies (SIAS) der Chinesischen Akademie der Wissenschaften und das Institut für biologische Wissenschaften, Shanghai und der Max-Planck-Gesellschaft ist - garantiert, dass die chinesischen Partner in ihrer Ausbildung dem Berufsbild des Logistikers entsprechen.⁸⁶

Die Hochschullandschaft Shanghais ist historisch gewachsen und sehr vielseitig: Bereits im Jahr 1896 öffnete die Jiaotong-Universität in Shanghai, weitere vier folgten innerhalb der folgenden 50 Jahre (Fudan-Universität, Pädagogische Universität Ostchinas, Tongji-Universität und Fremdsprachenuniversität Shanghai). Alle fünf gehören zu den renommiertesten Hochschulen Chinas. Hinzu kommen mehrere Fach- und Hochschulen und viele Bibliotheken.⁸⁷ Die Deutsche Schule Shanghai, welche derzeit mehr als 1200 deutschsprachige Schüler vom Kindergarten bis zum Abitur in deutscher Sprache unterrichtet, existiert an zwei Standorten in Shanghai (Puxi und Pudong).⁸⁸

⁸³ http://german.china.org.cn/fokus/2010-06/24/content_20340798.htm [22.07.2014].

⁸⁴ Vgl. http://german.china.org.cn/fokus/2010-06/24/content_20340798.htm [22.07.2014].

⁸⁵ http://german.china.org.cn/fokus/2010-06/24/content_20340798.htm [22.07.2014]

⁸⁶ Siehe auch: <http://www.dciwb.net/de/534.php> und https://www.daad.de/medien/china_sachstand.pdf [20.08.2014].

⁸⁷ Vgl.: <http://www.bvl.de/thema/arbeitgeber-logistik/die-wichtigsten-berufe> [20.08.2014].

⁸⁸ Vgl.: http://de.wikipedia.org/wiki/Deutsche_Schule_Shanghai [23.08.2014].

Berufsbild Logistiker

Der Verfasser erlaubt sich an dieser Stelle einige Informationen zum Berufsbild des Logistikers einzufügen, da hierbei deutlich wird, wie breit die Aufgaben im Logistikbereich hinsichtlich der Mitarbeiterqualifikation gefächert sind. Shanghai bietet mit seiner hervorragenden Bildungslandschaft und der gut durchmischten Bevölkerungsstruktur optimale Voraussetzungen für einen Ausbau der Logistikbranche.

Die Logistik bietet ein weites Feld für kaufmännische und gewerbliche sowie für betriebswirtschaftliche und ingenieurtechnische Berufe, auch auf akademischer Ebene. Diese umfassen sowohl einfachste Handlangertätigkeiten für Tagelöhner über Berufe wie Kraftfahrer (für Stapler und LKW), Lageristen, Kommissionierer, Disponenten, Spediteure, Vertriebler und Supply Chain Manager bis hin zum Logistikplaner und -controller.⁸⁹

„Neben fundiertem Fachwissen müssen Supply-Chain- und Logistik-Manager über sehr gute interkulturelle Kenntnisse verfügen und mehrere Sprachen sprechen. Voraussetzungen sind ebenso ganzheitliches und analytisches Denken. Organisationstalent, Kommunikationsstärke und Führungskompetenzen sind weitere wichtige Anforderungen. Für Vertragsverhandlungen mit Logistikdienstleistern oder zur Vorbereitung von Make-or-Buy-Entscheidungen sind außerdem wirtschaftswissenschaftliche Kenntnisse, Prozessverständnis, sowie juristische Kenntnisse erforderlich.“⁹⁰

Diese Definition zeigt einerseits, wie Shanghai seine Potenziale optimal mit den Bedürfnissen der Logistikbranche verknüpfen kann, andererseits zeigen sich hier Aspekte, die der Beachtung bedürfen [vgl. Abschnitt 10].

Arbeitskräftesituation

Shanghai steht aufgrund seiner wachsenden Bedeutung als Logistikstandort vor dem Problem, so schnell wie möglich qualifizierte Fachkräfte in der Logistik auszubilden. Dies betrifft sowohl die operative Ebene (z. B. Lager- und Transportarbeiter), die dispositive Ebene (z. B. Meister) und die administrative Ebene (z. B. Lieferkettenmanagement).

Diesem Bedarf hat die Regierung mit den oben genannten Bildungsk Kooperationen erfolgreich entgegengewirkt. In Shanghai werden jährlich mehr hoch qualifizierte Fachkräfte mit abgeschlossenem Studium auf den Markt entlassen, als augenblicklich gedeckt werden kann. Dafür herrscht ein Mangel an weniger qualifizierten Fachkräften und Produktionsarbeitern. Eine

⁸⁹ Vgl.: <http://www.bvl.de/thema/arbeitgeber-logistik/die-wichtigsten-berufe> [20.06.2014].

⁹⁰ Vgl.: ebd. [20.06.2014].

Konkurrenz durch Arbeitskräfte aus niedriger bezahlten Regionen muss also in Shanghai bis auf weiteres niemand fürchten.

Shanghai hat, wie China allgemein, den Fokus der Bildungspolitik in den vergangenen Jahren auf den höchstmöglichen Bildungsabschluss für Jugendliche, als den Hochschulabschluss gelegt. Sieben Millionen zusätzliche Hochschulabsolventen ringen derzeit jährlich auf dem chinesischen Arbeitsmarkt um einen Job, während Facharbeiter gesucht werden. Die geringe Nachfrage auf diesem Gebiet lässt die in Aussicht gestellten Gehälter der Absolventen drastisch sinken, sodass diese sich einen Aufenthalt in der teuren Metropole schließlich nicht leisten können. So wurden im vergangenen Jahr gerade 40 Prozent des 2013er-Jahrgangs vermittelt. Während gut ausgebildete Facharbeiter heiß umworben werden, bleiben diplomierte Juristen, Wirtschaftswissenschaftler und Informatiker ohne Job, so Markus Rimmele.⁹¹ In den Provinzen ausgebildete Absolventen haben geringe Chancen auf dem Land, zumal deren Studium als realitätsfremd gilt. Sie drängen zusätzlich in die großen Wirtschaftsstandorte. Dort werden zum Teil sogar Wanderarbeiter besser vergütet, als die Hochschulabsolventen: Deren Angebote bewegen sich häufig um die 1500 Yuan monatlich, ein Arbeiter in der iPhone Montage bei Foxconn kann inkl. der üblichen Überstunden 3500 Yuan verdienen, Kuriere oder Warenlieferanten bis zu 5000 Yuan im Monat erreichen.⁹²

Chinas Wirtschaft habe sich trotz der enormen Entwicklung, die sie genommen hat, nicht genügend modernisiert, um die riesige Zahl an Hochschulabsolventen zu beschäftigen, sagt Peng Xizhe, Soziologe an der Shanghaier Fudan-Universität.⁹³ Chinas Wirtschaft basiere letztlich trotz kluger Strategien, von den westlichen Nationen wertvolle Technologien zu übernehmen, immer noch auf Massenarbeit und Produktion. Die durchaus moderne Dienstleistungsbranche reiche derzeit nicht aus, jedes Jahr sieben Millionen neue Akademiker aufzunehmen.⁹⁴

Unternehmensattraktivität/Sozialleistungen

Chinas Arbeitnehmer profitieren von einer gesetzlichen Krankenversicherung für alle sozialen Schichten. Leider führt das Bestreben der Regierung, die Beiträge für Jeden bezahlbar zu halten, zur zunehmend oberflächlichen Arbeit der Ärzte und der medizinischen Versorgungszentren. Wer sich europäischen Standard leisten möchte, muss dies teuer bezahlen.

Die Lohnentwicklung in der Region von Shanghai ist steigend, wofür schon der Mangel an Fachkräften sorgt. Es existieren Gewerkschaften und das Mittel zum Erzwingen verbesserter Entlohnung und für mehr Arbeitsplatzsicherheit ist auch in Shanghai der Streik. Einen

⁹¹ Rimmele, Markus: Arbeitslos im Wirtschaftswunderland, Vortrag im mdr unter: <http://www.deutschlandradiokultur.de/arbeitslos-im-wirtschaftswunderland.979.de> [12.11.2014].

⁹² Vgl.: Ebd. [12.11.2014].

⁹³ Yizhe, Peng: ebd. [12.11.2014].

⁹⁴ Vgl.: Ebd. [12.11.2014].

Mindestlohn, wie er in Deutschland bis vor einiger Zeit noch diskutiert wurde, ist in Shanghai bereits seit dem Jahr 2006 gesetzlich festgeschrieben.

Probleme

Probleme bereiten der Stadt nach wie vor die massive Überbevölkerung und daraus resultierend gravierende Umweltprobleme wie Smog, Lärm und Wasserverschmutzung.^{95 96} Hinzu kommen starke soziale Probleme, die nach der Öffnung Chinas wieder verstärkt hervortreten. So gibt es starke Anstiege des Drogenmissbrauchs und der Prostitution. Eine nicht zu vernachlässigende Größe ist die Wohnungsnot. Einem chinesischen Arbeiter stehen durchschnittlich 9m² Wohnfläche zur Verfügung, für ausländische Beschäftigte und den gehobenen Mittelstand werden ca. 30m² zugrunde gelegt. Heute wird der Anteil der Wohnungen mit unter vier Quadratmetern in der Stadt mit ca. zehn Prozent angegeben.⁹⁷ Diese Not führt zu völlig übersteuerten Grundstückspreisen, welche sich fast nur ausländische Investoren leisten können. Diese nutzen die Fläche für Wirtschaftsgebäude, wodurch die Bevölkerung in den Wohnraum der Plattensiedlungen in den städtischen Randgebieten abgedrängt wird. Hier ist wiederum die Infrastruktur nur sehr rudimentär ausgebaut, was zu weiteren Problemen führt. Menschen mit Migrationshintergrund und Mitglieder der zugewanderten armen Landbevölkerung ohne dauerhafte Aufenthaltsgenehmigung hausen auf Baustellen und in Notquartieren. Die kommunale Regierung kritisiert die steigende Kriminalität und den Imageverlust der Stadt aufgrund dieser Bewohner, kann jedoch nicht viel dagegen unternehmen, da sie als billige Arbeitskräfte wesentlich zum Erstarken Shanghais als Wirtschaftsstandort beitragen.

5.4 Technologische Faktoren

5.4.1 Flugverkehr

Shanghai besitzt zwei Flughäfen, welche die Region als Warenumsschlagplatz innerhalb des Landes attraktiv machen und worüber die Stadt durch ausländische Investoren gut zu erreichen ist. Es handelt sich dabei um den älteren, ca. 15km westlich der Stadt liegenden Shanghai Hongqiao International Airport (SHA), und den Shanghai Pudong International Airport (PVG). Hongqiao ist weitgehend dem inländischen Flugverkehr vorbehalten und wird zusätzlich nur von einigen Fluglinien aus Japan, Korea und Taiwan genutzt. Der neue internationale Flughafen Pudong wird

⁹⁵ Im Jahr 1996 rangierte Shanghai auf Platz vier der am stärksten umweltgeschädigten Städte der Welt.[26.08.2014].

⁹⁶ <http://de.wikipedia.org/wiki/Shanghai> [26.08.2014].

⁹⁷ National Bureau of Statistics of China: *Communiqué of the National Bureau of Statistics of People's Republic of China on Major Figures of the 2010 Population Census 1 No. 2.* [24.08.2014].

überwiegend durch den außerkontinentalen Flugverkehr genutzt. Zweckmäßigerweise liegt er 45 km vor den Toren von Shanghai, an der Mündung des Jangtse und nahe am Gelben Meer und damit günstig für einen Frachttransport zu Schiff.

Beide Flughäfen sind über eine direkte Busverbindung (Airport Line No. 1; Fahrzeit eine Stunde) miteinander verbunden.

Eine Verbindung vom Flugplatz Pudong in die Innenstadt existiert über Taxis oder die Magnetschwebebahn (Maglev), die den Flughafen in sieben Minuten bei einer Geschwindigkeit von 301 km/h mit der Endstation "Longyang Road" verbindet.

5.4.2 Straßenverkehr

Autobahnen

Ansichts der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt, aber auch zugunsten der seit den 1990er Jahren wieder anwachsenden Bevölkerung wurde das Straßen- und Brückennetz in Shanghai intensiv erweitert. Sechsspurige Hochautobahnen gehören zu Stadtbild, ebenso wie die Metro Shanghai. Das Netz erfährt eine ständige Erweiterung und soll bis 2020 insgesamt 300 Kilometer Länge aufweisen⁹⁸.

Mietwagenservice

Das Mietwagennetz ist ausgebaut. Als Entgegenkommen gegenüber den ausländischen Gästen sind die Straßen- und Ortsangaben auf den Verkehrsschildern auch in Englisch angegeben.

Busverkehr

Shanghai hat das umfangreichste O-Busnetz Chinas, das gleichzeitig das älteste durchgehend in Betrieb befindliche weltweit ist. Für den Stadtverkehr erweist es sich als weniger geeignet, da dieses Transportmittel aufgrund des dichten Verkehrs nur langsam vorankommt.

Derzeit wird in Shanghai der Bau einer Straßenbahn erwogen, die im Jahr 2020 ein Streckennetz von insgesamt 800 km Länge aufweisen soll⁹⁹.

5.4.3 Schienenverkehr

Metro Shanghai

⁹⁸ <http://de.wikipedia.org/wiki/Shanghai> [22.07.2014].

⁹⁹ Vgl.: <http://www.railwaygazette.com/news/single-view/view/shanghai-tram-proposal.html> [24.08.2014].

Die Metro Shanghai bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in Shanghai. Mit Bussen findet die Feinverteilung statt.

Züge und Haltestellen sind in Chinesisch und Englisch beschriftet und auch die Zug- und Bahnsteigansage erfolgt zweisprachig.

Die **Shanghai Metro** ist mit 538 km nach der U-Bahn Peking das zweitlängste und eines der am schnellsten wachsenden U-Bahn-Systeme der Welt.¹⁰⁰ Im Jahr 2012 wurden 2,276 Milliarden Fahrgäste befördert, nur 0,184 Milliarden weniger als in der Metro von Peking.¹⁰¹ Das Netz enthält mehrere große Umsteigebahnhöfe mit zusätzlichen Querverbindungen zum Busnetz der Stadt.

Eisenbahnverkehr

China verfügt über ein sehr dicht vernetztes Eisenbahnnetz, wovon auch Shanghai als Eisenbahnknotenpunkt mit Verbindungen nach Norden und Süden profitiert.

Die Stadt verfügt über drei große Bahnhöfe, den Hauptbahnhof, den Westbahnhof als Zielort für den internationalen Zugverkehr und den Südbahnhof als Vernetzung mit den südlichen Provinzen Chinas.

Transrapid Shanghai

Shanghai betreibt als weltweit einziger Ort eine Magnetschwebebahn im öffentlichen Verkehr.

Der **Transrapid Shanghai** fährt seit Ende des Jahres 2002 auf einer 30 km langen Strecke von einem Außenbezirk Shanghais (Station Lóngyáng-Straße in der Nähe des Messezentrums Shanghai New International Expo Centre (SNIEC) zum Flughafen Pudong. Die Fahrt dauert etwa sieben Minuten. Es verkehren 59 Züge pro Tag.¹⁰²

Der Transrapid, ein ursprünglich deutsches Produkt, verkehrt auf der Strecke täglich vierzehn Stunden lang und kann pro Fahrt bis zu 440 Passagiere transportieren. Die Kosten für die Beförderung betragen das Zehnfache der innerstädtischen U-Bahn-Fahrt über fünf bis sieben Stationen oder das 2,5-fache des Flughafenbusses, der vom Stadtzentrum zum Flughafen Pudong verkehrt. Die Auslastung des Transrapid wird als defizitär angegeben¹⁰³. Dies wird durch die chinesische Regierung nicht als relevant gesehen, da es sich bei der Strecke um ein Testprojekt zum Erproben der vorhandenen Eigenschaften im Hochlastbetrieb handelt. Der derzeitige Vier-

¹⁰⁰ Vgl.: http://de.wikipedia.org/wiki/Metro_Shanghai [24.08.2014].

¹⁰¹ Vgl.: <http://www.shmetro.com/node49/201010/con105960.htm> [24.08.2014].

¹⁰² Vgl.: http://de.wikipedia.org/wiki/Transrapid_Shanghai [15.07.2014].

¹⁰³ Vgl.: <http://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/china-schanghai-stutzt-den-transrapid/1131816.html> [15.07.2014].

Sektionen-Zug auf der Strecke stammt aus chinesischer Produktion und verkehrt seit Januar 2011 auf dieser Route.¹⁰⁴

Probleme bereiten den Betreibern des Transrapid Anwohnerproteste bezüglich der hohen Lärmbelästigung durch den Zug und das Manko, dass keine ununterbrochene Fahrt zwischen dem Flughafen und dem Stadtkern möglich ist, also ein Umsteigen auf Bus oder U-Bahn unumgänglich ist. Eine Erweiterung bis in die westlichen Innenstadtbereiche bedarf des Baus von weiteren rund neun Kilometern Strecke auf schwierigem Terrain inklusive einer Flussüberquerung.¹⁰⁵

Der ursprüngliche Plan des Transrapid-Konsortiums, den Transrapid auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke Shanghai-Peking einzusetzen, scheiterten an der Bereitschaft der chinesischen Regierung und auch eine Erweiterung der Strecke um 170 Kilometer von Shanghai nach Hangzhou wurde im Januar 2011 aufgegeben.

Ein weiterer Ausbauplan beinhaltet die Verbindung der beiden Flughäfen Shanghais. Hierbei handelt es sich um eine Strecke von 53 km. Aufgrund der oben genannten Anwohnerproteste wurde das Projekt jedoch in eine unterirdische Streckenführung gewandelt, wodurch sich die Kosten mehr als verdoppeln. Es ist unbekannt, ob eine Realisierung des Projektplanes durch die chinesischen Betreiber weiter verfolgt wird (Stand Februar 2013). Der deutsche Kooperationspartner für die Herstellung des Transrapid, *Thyssen-Krupp* hat sein Transrapidwerk in Kassel im Jahr 2012 geschlossen.

5.4.4 Schiffsverkehr

Bereits in der ersten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts übertraf Shanghai als Seehafen die bedeutenden Häfen in Ningbo und Guangzhou. Die „ungleichen Verträge“ ermöglichten Shanghai den Status eines Traktathafens, was der Stadt bereits zu einer so frühen Zeit eine wichtige Stelle im internationalen Handel zuwies.¹⁰⁶

Nachdem die Stadt zwischenzeitlich auch in Japanischer Hand war, engagiert sich chinesische Regierung seit 1991 für eine umfassende Öffnung von Wirtschaft und Stadtentwicklung. Dies schläft sich auch und besonders im Ausbau der Hafenanlagen nieder. Als Hafenstadt am Gelben Meer besitzt Shanghai den größten Containerhafen der Welt. Sein Umschlagvolumen beträgt 31,74 Mio. Standardcontainer.¹⁰⁷ Das entspricht ca. 537 Millionen¹⁰⁸ Tonnen Waren im Jahr.¹⁰⁹

¹⁰⁴ Vgl.: http://de.wikipedia.org/wiki/Transrapid_Shanghai [15.07.2014].

¹⁰⁵ Vgl.: <http://archive.today/20120801014250/http://www.ftd.de/unternehmen/industrie/:Anwohnerproteste%20Transrapid%20Kosten%20H%F6he/299296.html> [20.06.2014].

¹⁰⁶ Vgl.: http://de.wikipedia.org/wiki/Hafen_von_Shanghai [23.07.2014].

¹⁰⁷ Vgl.: <http://container-investition.magellan-maritime.de/> [23.07.2014].

Der Hafen von Shanghai deckt einen Großteil des chinesischen Außenhandels und des innerchinesischen Küstenhandels ab. Das Hafengelände umfasst mit einer Fläche von ca. 3.620 ha einen Festlandhafen, den neuen Tiefwasserhafen Yangshan, welcher das Gros des internationalen Containerumschlags abdeckt, sowie zahlreiche kleinere Umschlagplätze und Binnenhäfen für Schiffe aus benachbarten Regionen des Landes und stellt die weltweit größte Hafenanlage dar. Die Gesamtanlage umfasst 125 Piers über eine Länge von ca. 20km und ihre Umschlagmenge beträgt jährlich 736 Mio. Tonnen (Stand 2012) bzw. 33,773 Mio. Container (EUR).¹¹⁰ Lebensmittel und Massengüter, aber auch Müll und Schutt aller Art werden, vor allem aufgrund der Enge im innerstädtischen Straßenverkehr, innerhalb der Stadt auf Binnenschiffen und Lastkähnen verteilt. Shanghai verfügt mit seinen zahlreichen Haupt- und Nebenkanälen mit einer Breite von 50 bis 100 Metern über das dichteste und größte künstliche städtische Kanalnetz weltweit. Die Nähe zum Wasser als Transportweg ließ in Shanghai zahlreiche Gewerbegebiete nahe der Binnenumschlagplätze entstehen.

5.4.5 Trend im Straßentransport und der Binnenschifffahrt

Aufgrund der steigenden Löhne und Grundstückspreise in den Küstenregionen verlegen Unternehmen ihre Fertigung zunehmend ins Hinterland. Davon profitieren vor allem die Binnenschifffahrt und der Straßentransport per LKW.¹¹¹ Die Hauptverkehrsadern Shanghais verlaufen von der Uferpromenade der Stadt, dem sogenannten Bund, durch das Zentrum nach Westen.

5.4.6 Bausubstanz

Shanghai gilt als die modernste chinesische Stadt, vom Flair her gilt sie als die westlichste. Die Bautätigkeit, die hier schon immer überragend war¹¹², wird über 24 h täglich fortgeführt. Aufgrund des ständig steigenden Platzbedarfs entstehen fast ausschließlich Hochhäuser. Der historische Stadtkern fiel dem steigenden Platzbedarf zum Opfer, ebenso die wenigen Grünanlagen in Shanghai.

Die höchsten Gebäude entstehen derzeit in der Sonderhandelszone Pudong, im Jahr 2013 wurde dort das zweithöchste Gebäude der Welt errichtet.

¹⁰⁸ Vgl.: Stand 2006, Infos unter: http://english.peopledaily.com.cn/200701/01/eng20070101_337490.html [23.07.2014].

¹⁰⁹ <http://www.handelszeitung.ch/bildergalerie/die-zehn-groessten-haefen-der-welt> [23.08.2014].

¹¹⁰ Vgl.: http://de.wikipedia.org/wiki/Hafen_von_Shanghai http://de.wikipedia.org/wiki/Hafen_von_Shanghai [23.07.2014].

¹¹¹ <https://www.dhl-discoverlogistics.com/cms/gateway/index.jsp> [24.08.2014].

¹¹² In Shanghai befanden sich vor dem Zweiten Weltkrieg die höchsten Häuser außerhalb der USA.

Eine Besonderheit in Shanghai ist ein vollklimatisierter, mit Wasser- und Stromanschlüssen versorgter und an die Metro angebundener Bunker für 200.000 Menschen, der ausgewählte Einwohner der Stadt vor möglichen militärischen Angriffen durch Raketen, Atomwaffen oder Giftgas schützen soll. Fünfzehn Gänge verbinden die wichtigsten öffentlichen Gebäude mit diesem Bunker. Seine Kapazität lässt die Versorgung der eingeschlossenen Menschen über einen Zeitraum von zwei Wochen zu¹¹³.

5.4.7 Boden/Baugrund

Eine besondere Herausforderung für Bauherren von Schienenwegen und Straßen stellt der weiche und wasserhaltige Shanghaier Sedimentboden dar. So mussten die Baumeister des Transrapid auf eine Stelzenkonstruktion ausweichen. Um den ca. 25 Meter voneinander entfernt stehenden Stelzen die nötige Standfestigkeit zu geben, wurden sie auf jeweils acht Quadratmeter große Betonplatten gesetzt. Die Kräfte werden pro Platte mit maximal sechzehn bis zu 80 Meter tief reichenden Betonpfählen aufgefangen. Um die sehr engen Toleranzen der Fahrbene auch bei tektonischen Verwerfungen (z. B. kleineren Erdbeben) zu gewährleisten, kann diese hydraulisch nachgeregelt werden.¹¹⁴

5.5 Rechtliche Faktoren

Zwischen den rechtlichen und den politischen Faktoren besteht eine enge Verknüpfung, weshalb beide häufig auch zu den politisch-rechtlichen Standortfaktoren zusammengefasst werden. Vor allem interessieren investitionswillige Unternehmen die politische Stabilität des Landes und dessen politische Organisation. Hierbei geht es um den Einfluss und die Fähigkeit der Staatsorgane, ein Wirtschaftsleben zukunftsweisend zu gestalten. Das umfasst staatliche Eingriffe ebenso, wie die Subventionspolitik, die Wettbewerbspolitik, den Handel und weitere Kriterien, also alle rechtliche Normen, welche in der Region ansässige Unternehmen beeinflussen.

Für Investoren in der Logistikbranche sind hier die staatlichen und regionalen Regelungen zur Steuerpolitik, zur Kreditvergabe, Unternehmensverfassung, zu Investitionsvorschriften und zum regionalen bzw. nationalen Umweltschutz. Jedoch auch die Prozedere von nationalen Genehmigungs- und Patentverfahren zählen hierzu. Arbeitsrechtliche Richtlinien vor Ort sowie rechtliche Normen der Produzentenhaftung runden dieses Sachgebiet ab.

Die Stabilität der Regierung definiert sich über das oppositionsfreie Staatssystem Chinas. Der unangreifbare Staatspräsident vereint als oberstes Staatsorgan, Parteivorsitzender und

¹¹³ Artikel in der Zeitschrift Focus vom 30. Juli 2006 unter:
http://www.focus.de/politik/ausland/schanghai_aid_112775.html [25.08.2014].

¹¹⁴ http://de.wikipedia.org/wiki/Transrapid_Shanghai [27.07.2014].

Machtinhaber des Militärs sämtliche relevanten Machtpositionen in seiner Person. Auch wenn dies für ausländische Staaten immer wieder Anlass zur Kritik bietet, besonders hinsichtlich der Menschenrechte, garantiert dies doch einerseits eine hohe Regierungsstabilität und gleichzeitig einen stabilen Regierungskurs, da eine zentralistische Wirtschaft die Ausrichtung sämtlicher staatlicher und kommunaler Entscheidungen an einem übergeordneten politischen Ziel garantiert. Im vorliegenden Fall besteht das vorrangige Ziel in der Öffnung der Sonderwirtschaftszone Shanghai für ausländische Investoren und dessen stabiler Position als Welthandelsplatz und Logistikstandort mit internationaler Spitzenposition.

Zusätzlich verzeichnet China aufgrund der enorm vereinfachten Patentvergaberichtlinien die weltweit meisten Patentanmeldungen jährlich. Dies wird zusätzlich gefördert durch Chinas merkantilistische Wirtschaftspolitik. Von Beginn an war das Streben von Chinas Staatsregierung darauf ausgerichtet, mehr zu sein, als billiger Absatzmarkt oder kostengünstige Produktionsstätte. Mit einer klugen Verhandlungspolitik gelang es China, mit der Übernahme von Produktionsaufträgen wertvolle Technologien zu erwerben und zu nutzen. Dies sicherte China nicht nur Wettbewerbsvorteile und eine schnell voranschreitende wirtschaftliche Entwicklung, sondern sorgte dafür, dass es China gelang, mit seinen Auftraggebern Schritt zu halten und ihnen gegenüber seine Attraktivität zu bewahren. Somit bietet Shanghai heute sehr attraktive rechtliche Bedingungen für Investoren.

5.6 Ökologische Faktoren

Shanghai gilt durch seine zahlreichen Flüssen, Kanäle und Seen sehr wasserreich, die Wasserfläche der Stadt beträgt elf Prozent der Gesamtfläche. Die aus dem Sedimentschlick des Jangtse aufgebaute, von Kanälen und Dämmen durchzogene Ebene des Deltas ist eines der fruchtbarsten Gebiete Chinas und gleichzeitig sein Hauptbaumwolllieferant.

Leider nehmen parallel zur rasanten wirtschaftlichen Entwicklung Shanghais auch die negativen Umweltauswirkungen zu. Dies sind Lärm, Luftverschmutzung und verschmutzte Gewässer.



Abbildung 14: Pudong im Smog¹¹⁵

Die WHO hat einen starken Anstieg an Atemwegs- und Herz-Kreislauf-erkrankungen nachgewiesen. Personen mit bereits bestehenden Erkrankungen sind besonders anfällig. Studien ergaben eine messbare Verringerung der Lebenserwartung.¹¹⁶

Das Umweltschutzamt hat einen Plan zur Senkung der Luftverschmutzung entworfen, demnach sollen Kraftwerke renoviert, Fahrzeug- und Flugzeugemissionen reduziert, flüchtige organische Verbindungen rückgewonnen und Öldämpfe in Restaurants kontrolliert werden.¹¹⁷

5.7 Kulturelle Faktoren

Neben den typischen, bereits erörterten wissenschaftlich untermauerten Faktoren zur Bestimmung der Standortqualität einer bestimmten Region existiert im Land der Mitte eine weitere Komponente, die bei ihrer Missachtung für potenzielle Investoren zu großen Problemen führen kann. Ihre Berücksichtigung kann jedoch auch als Chance für die Erschließung eines Standortes wirken, daher kommt besonders diesem Abschnitt in der vorliegenden Arbeit eine große Bedeutung zu.

Eines der tragenden Symbole der chinesischen Kultur ist der Drache [chin: *Long* = dt.: *Drache*]. Der Drache ist eines der Nationalsymbole in China. Mit den ihm zugeschriebenen Eigenschaften Anmut, Erfolg, Glück, Macht, Stärke und Wachstum meinen die Chinesen, die sich selbst ein Stück weit als Abkömmlinge des Drachens verstehen, sich selbst zu identifizieren. Daher sind diese Eigenschaften und die Bemühungen zu ihrer Umsetzung auch in der Industrie allgegenwärtig.

¹¹⁵ <http://de.wikipedia.org/wiki/Shanghai> [16.06.2014].

¹¹⁶ <https://www.dhl-discoverlogistics.com/cms/gateway/index.jsp> [23.09.2014].

¹¹⁷ <http://www.china-guide.de/luftverschmutzung-in-shanghai.html> [06.11.2014]

Guanxi [chin.: *Guanxi* = dt.: *Verbindung, Beziehung, Netzwerk*]¹¹⁸ umschreibt das persönliche Netzwerk jedes Einzelnen, ohne dessen Wirken in China keine Entscheidung gefällt wird. Guanxi bezieht sich nicht auf Netzwerke zwischen Institutionen oder Firmen. Hier geht es ausschließlich um Netzwerke zwischen Individuen.

Für Chinesen stellen Verträge eher Richtwerte dar; wird das Schicksal eines persönlichen Freundes davon beeinflusst, darf durchaus von geschlossenen Verträgen abgewichen werden. Loyalität zwischen Freunden steht in China über jedem Vertrag und jeder Absprache.

Die meisten deutschen und europäischen Unternehmen konzentrieren sich, gemäß ihres Erfahrungshintergrundes vordergründig auf die die sogenannten «Q-K-L-T»-Aspekte. Die Kulturunterschiede bleiben dabei häufig auf der Strecke, dabei ist es gerade das Wissen darum, das die erfolgreiche Gestaltung nachhaltiger Geschäftsbeziehungen ermöglicht.

Die Q-K-L-T-Aspekte umfassen alle produkt- oder servicerelevanten Kriterien hinsichtlich der Qualität, der Kosten, der Logistik und der Technik bzw. Technologie.

Dr. Marc Helmold¹¹⁹ fasst in seinem Werk „Megatrend Globalisierung. China: erfolgreiches Lieferantenmanagement «Long, Guangxi und Gambei» – wie man den Drachen bändigen kann“ zwölf wichtige Regeln für den erfolgreichen Geschäftsverkehr in China zusammen. Er gliedert sie in weiche und harte Kriterien und nach seiner Aussage existieren sie unabhängig voneinander.

Die sogenannten weichen Regeln basieren auf langjährigen Beziehungen mit chinesischen Geschäftspartnern.

Weiche Kriterien	Harte Kriterien
Aktiver Aufbau der gemeinsamen Beziehung unter Berücksichtigung vorhandener Beziehungsstrukturen und -abhängigkeiten (Guangxi)	Fähigkeit und Willen auf beiden Seiten, voneinander zu lernen.
Aktives Coaching inkl. der Vermittlung transparenter Forderungen und eines stimmigen Lieferantenmanagements	Hierarchieverständnis: Einhaltung der formalen Hierarchieebenen bei entscheidenden Transaktionen
Weiche Kriterien	Harte Kriterien
Aufbau eines erfolgreichen Informationsnetzwerkes	Involvieren der Entscheider
Geduld und Ausdauer im Umgang miteinander	Reziprozität: Gleichgewicht und

¹¹⁸ Helmold, M. (2014) : in: procure.ch – Beschaffungsmanagement 4/2014, S. 14f.

¹¹⁹ Helmold, M. (2014) : in: procure.ch – Beschaffungsmanagement 4/2014, S. 14.

Gegenseitigkeit bei Geschäftsbeziehungen, insbesondere in Krisensituationen
Interesse an den Ressourcen des Partners in Form von Lokalisierung und Einbindung der regionalen Arbeitskräfte in den Einarbeitungs- und Qualifikationsprozess durch den Mutterkonzern
Nachhaltigkeit in Form von Durchhaltevermögen und Reflexionsfähigkeit bei anfänglichen Misserfolgen
Regelmäßigkeit
Durchschauen und Akzeptanz der Entscheidungswege
Wahrung des Gesichts für alle Beteiligten

Tabelle 2: Harte und weiche Faktoren für erfolgreiche interkulturelle Zusammenarbeit¹²⁰

Westliche Unternehmen als Vertreter der rationalen Denkweise messen den weichen Faktoren häufig eine untergeordnete Bedeutung bei und bezahlen dies mit mangelndem Geschäftserfolg, denn die in diesem Bereich entstandenen Fehler sind meist nicht oder nur schwer korrigierbar.

Guanxi-Netzwerkstrukturen sind asymmetrisch und meist virtuell, daher ist es für Europäer schwer, sie zu verstehen. Im Wesentlichen basieren sie darauf, an bestehende gute Beziehungen zu einer Person mit Kontakten zu weiteren Personen aus deren Beziehungsgefüge anzuknüpfen. Diese Netzwerke sind sehr stabil und zuverlässig, denn die vermittelnde Person birgt mit ihrem Gesicht bzw. ihrem Ansehen und ihrer Ehre für die Verbindung und ihre Mitglieder. Ein so entstehendes Vertrauensverhältnis rangiert von Anfang an auf einem sehr hohen Niveau. Ausländer bemerken im Allgemeinen von diesen Netzwerken nichts.

Guanxi basiert zudem auf Gegenseitigkeit, erbetene Gefälligkeiten müssen irgendwann auf dieselbe oder auf andere Weise in einem angemessenen Zeitrahmen erwidert werden.

Guanxi besteht also aus einem endlosen Zyklus von Gefälligkeiten. Die wohl wichtigste Ressource für internationale Investoren besteht im Nutzen eines solch vorhandenen Netzwerkes durch die Integration von lokalen Mitarbeitern (Einwohnern von Shanghai) als Teil von wichtigen Beziehungsnetzwerken. Nur sie verstehen die Sprache ihres Volkes und die Besonderheiten ihrer Kultur uneingeschränkt.

¹²⁰ Eigene Darstellung nach Helmold M. (2014) : in: procure.ch – Beschaffungsmanagement 4/2014, S. 16.

Ein weiterer wichtiger Aspekt in der Zusammenarbeit mit chinesischen Geschäftspartnern sind Geduld und Ausdauer. Guanxi-Netzwerke sind auf langfristige Partnerschaften ausgelegt und ihre Entwicklung muss über Jahre hinweg gestaltet und gepflegt werden. Dabei kann es auch Rückschläge geben.

6 Aktuelle Projekte zum Ausbau der Infrastruktur

Derzeit pflegt die chinesische Regierung einige Projekte zur Verbesserung der Infrastruktur bzw. der Attraktivität Shanghais und Chinas allgemein. Diese sollen an dieser Stelle Erwähnung finden.

Freihandelszone

Die Chinesische Zentralregierung hat die Sonderwirtschaftszone Shanghai um eine weitere Entwicklungsstufe angehoben, indem sie im September des vergangenen Jahres dem Errichten einer großen Freihandelszone¹²¹ auf dem chinesischen Festland zugestimmt hat. Shanghai wird damit seinem Vorhaben, sich zum globalen Finanz-, Handels- und Umschlagszentrum zu entwickeln, einen großen Schritt näher gebracht.¹²²

Das Pilotprojekt soll der nachlassenden Konjunktur¹²³ durch eine Belebung des Außenhandels entgegenwirken. Zudem möchte China hier eine Finanzreform erproben, von deren Ergebnissen auch andere Regionen des Landes profitieren sollen. Das Projekt umfasst die bereits bestehenden zollfreien Zonen – die Freihandelszone und den Logistikpark von Waigaoqiao, den Freihandelshafen Yangshan und die Freihandelszone am Flughafen Pudong und nimmt später eine Fläche von fast 30 qm ein. Für die Bauzeit sind zehn Jahre geplant, was für das rege Baugeschehen von Shanghai enorm lange ist und darauf schließen lässt, dass sich die chinesische Regierung des perspektivischen Bedarfs dieses Verkehrs-, Handels-, Umschlags-, Logistik- und Finanzknotenpunktes bewusst ist. Hierzu gehören Transport- und Kommunikationseinrichtungen von Weltklasse und, als besonderer Anreiz, das steuerfreie Umfeld in- und ausländische Firmen. Hierfür ist die Regierung sogar bereit, bestehende Gesetze zu ändern. China sieht in diesem Projekt eine Möglichkeit, die Wirtschaftsstruktur und das Wirtschaftswachstum zu regulieren und damit die globale Wettbewerbsfähigkeit Chinas zu stärken. Vor allem die Logistikbranche soll als Teil des Lieferkettenmanagements von diesem Schritt profitieren, da er den Zufluss von Produktionsfaktoren stärkt. Die chinesische Regierung vertraut darauf, dass aufgrund der Vergünstigungen noch mehr internationale Unternehmen ihre Asien-Vertretungen nach Shanghai verlegen. Sie will dies durch zunehmende Effizienz und Transparenz vor allem bei der Zollabfertigung und in der Aufsichtspolitik unterstützen.¹²⁴

¹²¹ Eine Freihandelszone ermöglicht den Warenimport, die Produktion und den Warenexport ohne Eingreifen der Zollbehörden.

¹²² Vgl.: http://german.beijingreview.com.cn/german2010/zhuantitxt/2013-09/06/content_574969.htm [22.07.2014].

¹²³ Der Anstieg des chinesischen Außenhandelsvolumens betrug im Jahr 2012 = 6,2%. Das war der geringste Zuwachs seit 2008. In: http://german.beijingreview.com.cn/german2010/zhuantitxt/2013-09/06/content_574969.htm [28.08.2014].

¹²⁴ Vgl. http://german.beijingreview.com.cn/german2010/zhuantitxt/2013-09/06/content_574969.htm [22.07.2014].

Überlegungen gehen auch dahin, die Gründung von Banken durch ausländische Kapitalgeber zu fördern, chinesischen Banken den Offshore-Yuan-Handel zu erlauben und die volle Konvertibilität des Yuan zuzulassen.

Verbesserung der Schienenverkehrswege

Trotz der hohen Frequenz der eingesetzten Güterzüge, ist Chinas Bahnnetz streckenweise überlastet. Dies betrifft vor allem die Ballungsgebiete, wie auch Shanghai. Dies bedeutet derzeit einen entscheidenden Einschnitt für die chinesische Wirtschaft, denn die Regierung musste die Bahntransporte aufgrund der erwähnten Überlastung kontingieren. So haben Kohletransporte stets Vorrang, andere Waren werden jedoch mitunter weit zurück gestellt. Der schlechte Zustand der Schienennetze für die Belastungen des Güterverkehrs lassen nur geringe Geschwindigkeiten zu. Schätzungsweise kann die Bahn weniger als die Hälfte der Nachfrage decken, sodass mit den Gütertransporten auf die überlasteten Straßen und die Binnenschifffahrt ausgewichen werden muss. Die Binnenschifffahrt ist zwar als Transportweg langsam, jedoch amortisieren sich die geringen Kosten gegenüber den Nachteilen der Schienenwege. Ein eingeschränkter Containertransport wirkt sich für potenzielle Investoren enorm einschränkend aus.¹²⁵

Trotz der genannten Einschränkungen transportiert die chinesische Bahn auf jedem Gleis mit jährlich durchschnittlich 42 Mio. Passagieren oder einer vergleichbaren Menge an Fracht die höchste Lastmenge weltweit (vgl. USA = 15 Mio.; Europa = 3 Mio.). Diese Zahlen lassen im Längenvergleich weitere Rückschlüsse auf die Auslastung zu: Pro Million Einwohner umfasst das chinesische Bahnnetz 50 km, das US-amerikanische 780 km und das europäische 420 km.¹²⁶

Die chinesische Regierung hat das Problem erkannt und versucht ihm mit dem Fünfjahresplan von 2004 durch den „Mittel- und langfristige[n] Entwicklungsplan für den Ausbau der Bahn“ entgegenzuwirken. Damit sollen die Beeinträchtigungen am Schienennetz bis zum Jahr 2020 vollständig beseitigt sein. Dieser Plan wurde im Jahr 2008 überarbeitet und präzisiert. Für eine schnelle Umsetzung der Ziele wurde ein wesentlicher Teil der damit verbundenen Bürokratie abgebaut und der Einfluss lokaler Parteiorganisationen auf den Bahnausbau reduziert. Die Bahn wurde von einem staatlichen Monopolunternehmen in ein marktorientiertes Unternehmen, das für strategische Investoren geöffnet wurde, umorganisiert. Dazu wurde die Verwaltung von vier auf drei Ebenen reduziert, die Ebene der Sub-Bureaus wurde im Jahr 2005 abgeschafft.¹²⁷

¹²⁵ <http://www.dhl-discoverlogistics.com/cms/de/course/trends/asia/china.jsp> [23.08.2014].

¹²⁶ Vgl.: Scales, John/ Sondhi, Jit: China's Railway Development Program in: http://de.wikipedia.org/wiki/Eisenbahnnetz_der_Volksrepublik_China [23.08.2014].

¹²⁷ Vgl.: http://de.wikipedia.org/wiki/Eisenbahnnetz_der_Volksrepublik_China [23.08.2014].

Bis zum Jahr 2020 soll auf den Hauptstrecken eine Trennung von Güter- und Personenverkehr realisiert werden.¹²⁸ Für den Personenverkehr sollen weitere Schnellfahrstrecken zugelassen bzw. ausgebaut werden. Dazu gehört, dass auch der Fahrzeugpark entsprechend nachgerüstet werden muss.

Die Ballungsgebiete sollen durch weitere Intercityzüge engmaschiger miteinander verbunden werden. Durch diese Art der Transportorganisation wird die Ausbildung von Trabantenstädten als Wirtschafts- und Logistikzentren gefördert, was zu einer Entlastung der Großstädte führen soll. Shanghai spielt hier eine Vorreiterrolle: Alle Städte im Delta des Jangtse sind über das "Eine-Stunde-Fahrt-Netzwerk" mit Shanghai als Zentrum miteinander verbunden und zwischen Shanghai und Nanjing verkehrt eine Intercitybahn mit 300 km/h Höchstgeschwindigkeit.¹²⁹

Das Schienennetz im Westen Chinas soll erweitert, das Schienennetz in Zentral- und Ostchina verbessert werden und entlang der Bahnlinien soll die Wirtschaftsentwicklung besonders gefördert werden.

Zusätzlich werden weitere Kapazitäten für den Gütertransport erschlossen. Dazu werden bestehende Kohletransportwege ausgebaut und neue Kohlekorridore gebaut, für welche eine Jahreskapazität von über 2,3 Mrd. Tonnen geplant ist. Für Container wird es eine höhere Priorität, verbunden mit einem Ausbau des Schienennetzes auf einer zusätzlichen Ebene geben. Dies bedeutet eine Gleisnetzerweiterung von 16000 km. Bisher einspurige Strecken sollen ausnahmslos mehrspurig ausgebaut werden.

Die Umsetzung all dieser Pläne bedeutet im Angesicht des raschen Wirtschaftswachstums von China mit seinen Ballungszentren jedoch lediglich, dass bis 2020 die wirtschaftseinschränkenden Engpässe des Schienennetzes beseitigt sind. Wirkliche Freiräume bzw. Kapazitäten können damit nicht geschaffen werden. Dies anzunehmen, wäre aufgrund der Bevölkerungsstruktur und der erwähnten Ausmaße der industriellen Entwicklung unrealistisch.

¹²⁸ Zhang, Jianping, Current and Future. China's Railway Development. Bureau of Development and Planning Ministry of Railways , P. R. China New Delhi, March 25, 2009.

¹²⁹ <http://de.showchina.org/04/200912/t508923.htm> [28.09.2014]

7 Internationaler Vergleich von Shanghai als Logistikstandort

Der vorliegende Vergleich erfolgt anhand der Kriterien, welche in Abschnitt 5 als Basis für die Darstellung der aktuellen Situation in Shanghai (PESTLE) dienten. Die Wahl der zu vergleichenden Standorte fiel einerseits auf Hamburg, andererseits auf Chennai (ehem. Madras). Der Verfasser ließ sich bei der Auswahl von folgenden Gedanken leiten:

Nach einer Studie des Instituts der deutschen Wirtschaft, Köln vom 21.10.2012 wird Deutschland als die Nation mit dem größten Potenzial als Logistikstandort genannt.¹³⁰

Ein Vergleich mit Shanghai als aufstrebender Standort drängt sich also nahezu auf. Hamburg ist der bedeutendste deutsche Logistikstandort und gleichzeitig seit 1986 Partnerstadt von Shanghai, was die Wahl dieser Stadt rechtfertigt.

Chennai wird in einem Artikel des Magazins National Geographic vom Oktober 2008 als vielversprechender Standort mit Potenzial zum führenden Logistikstandort genannt.¹³¹ Nur zwei Jahre später rangiert Indien als Nation knapp unter dem Durchschnitt der schwachen Wirtschaftsnationen mit Tendenz zum Schrumpfen.¹³²

Weitere zwei Jahre später, im Jahr 2014, stellte die World Bank Group in einem Ranking für Indien als Logistikstandort einen Wert von 3,03 (im Vergleich: Deutschland = 4,12; China = 3,46) fest.^{133,134}

Das Wirtschaftshandbuch Asien-Pazifik von Frau Prof. Dr. B. Bergé sieht in ihrer Prognose (Stand 06/2013) durchaus positive Impulse für Indiens Wirtschaft und folglich auch für seine Entwicklung als Logistikstandort.¹³⁵

Für den Verfasser ist an dieser Stelle interessant, warum Chennai vom vielversprechenden Logistikstandort in die Bedeutungslosigkeit absteigen konnte. Anhand dieser Gründe können mit

¹³⁰ <http://www.welt.de/wirtschaft/article110072454/So-stark-ist-Deutschland-wirklich.html> [29.09.2014]

¹³¹ Belt, Don, National Geography, Highway in die Zukunft, Ausgabe Oktober 2008, Redaktion Gruner&Jahr, S. 54-81

¹³² <http://www.welt.de/wirtschaft/article110072454/So-stark-ist-Deutschland-wirklich.html> [29.09.2014]

¹³³ <http://ipi.worldbank.org/international/global/2014> [29.09.2014].

¹³⁴ Da für die Statistik der World Bank Group keine konkreten Bewertungskriterien ersichtlich sind, wird diese nicht in die Analyse einbezogen. Als Begründung für die Vergleichsauswahl kann sie jedoch genügen.

¹³⁵ http://www.oav.de/fileadmin/c/asieninfo/wiha/wh_2013_indien_kurz_in.pdf [20.09.2014]

hoher Wahrscheinlichkeit weitere Tipps zur Verbesserung der Position von Shanghai als internationalem Logistikstandort abgeleitet werden.

Tabelle 3: Vergleich der Städte Shanghai, Chennai und Hamburg anhand ausgewählter Standortfaktoren¹³⁶

Standort Standortfaktor	Kriterien	Sonderwirtschaftszone Shanghai/VR China	Sonderwirtschaftszone Chennai/Indien	Freie und Hansestadt Hamburg/Deutschland
Politische Faktoren	Status	Provinzhauptstadt, Stadtstaat und Sonderhandelszone	Landeshauptstadt und Stadtstaat (Stadtdistrikt)	Parlamentarische Republik und Stadtstaat
	Einfluss auf Staatsebene	Zahlreiche aufgestiegene städtische Funktionäre in Regierung	16 Abgeordnete im gesamtindischen Parlament	Teilsouveräner Gliederstaat mit eigener Verfassung
	Kommunale Selbstverwaltung	Stadtregierung mit 18 Stadträten und einem Kreis	Stadtrat mit 200 Mitgliedern (1je Stadtteil) + Bürgermeister ¹³⁷	Senat mit Bürgermeister, 3 Sitze im Bundesrat und mehrere im Bundestag
	Förderung durch Regierung	Direkte Förderung durch die Staatsregierung	Direkte Förderung durch die Staatsregierung	Landesverfassung ist auf Förderung des Handels ausgerichtet
	Lokale Förderung	Erleichterte Kreditvergabe und Förderung von Innovationen bei KMU	Zollfreiheit, freier Zugang zum indischen Binnenmarkt. Steuervergünstigungen bzw. -erlasse über einen gewissen Zeitraum ¹³⁸	Förderung für KMU für internationale und nationale Investoren über z. B. KfW oder IFB ^{139, 140}

¹³⁶ Eigene Darstellung¹³⁷ <http://www.thehindu.com/news/cities/Chennai/article2570722.ece> [28.09.2014].¹³⁸ Belt, Don, Highway in die Zukunft, National Geographic, Verlag Gruner&Jahr, Ausgabe 10/2008, S. 54-81, hier: S. 63.¹³⁹ <http://www.ifbhh.de/>; [28.09.2014].¹⁴⁰ https://www.kfw.de/kfw.de.html?kfwmc=KOM.Adwords.Corporate2013.C_ZukunftderUnternehmenGlobalisierung.Investieren [28.09.2014].

Standort		Sonderwirtschaftszone	Sonderwirtschaftszone	Freie und Hansestadt
Standortfaktor	Kriterien	Shanghai/VR China	Chennai/Indien	Hamburg/Deutschland
Ökonomische Faktoren	Wachstum BIP in 2013	Um 7,7 Prozent auf 1,02 Billionen Yuan (127,5 Milliarden Euro)	Um 3,8 Prozent auf 60.343 INR (765,16 €) in 2013 ¹⁴¹	Um 3,0 Prozent auf 97,7 Mrd. Euro ¹⁴²
	Lebensmittelversorgung	Überwindung von Hunger und Unterernährung in den 1990er Jahren. Seit der Jahrtausend-wende uneingeschränkte Ver-sorgung ¹⁴³	30% aller Kinder unter 5 Jahren leiden an Untergewicht (Stand 2008) ¹⁴⁴ 33% untergewichtige Frauen. Die gesamte Provinz Tamil Nadu gilt als Krisenzone in Bezug auf Hunger. ¹⁴⁵ 18 Prozent der Einwohner Chennais leben in Slums ¹⁴⁶	Uneingeschränkt
	Geld und Handel	Finanzpolitische Sicherheit mit sehr starker Landeswährung und den weltweit größten Fremdwährungsreserven von 763,5 Mrd. US-Dollar (Stand Juni 2009) ¹⁴⁷	Anfälliger Finanzmarkt, Fremdwährungsreserven von 292 Mrd. Dollar ¹⁴⁸	Fremdwährungsreserven von 199 Mrd. Dollar, Währungssystem anfällig ¹⁴⁹

¹⁴¹ http://www.oav.de/fileadmin/c/asieninfo/wiha/wh_2013_indien_kurz_in.pdf [28.09.2014].

¹⁴² <http://www.statistik-nord.de/daten/volkswirtschaft-und-preise/dokumentenansicht/bruttoinlandsprodukt-in-hamburg-2013/> [28.09.2014].

¹⁴³ <http://www.forumchina.de/politik/entwicklung-chinas.html> [28.09.2014].

¹⁴⁴ <http://infochangeindia.org/agriculture/analysis/the-hunger-index.html> [28.09.2014].

¹⁴⁵ <http://orf.at/stories/2008112/2008055/> [28.09.2014].

¹⁴⁶ http://censusindia.gov.in/Tables_Published/Admin_Units/Admin_links/slum1_m_plus.html [28.09.2014].

¹⁴⁷ <http://www.forumchina.de/politik/entwicklung-chinas.html> [28.09.2014].

¹⁴⁸ http://www.oav.de/fileadmin/c/asieninfo/wiha/wh_2013_indien_kurz_in.pdf [28.09.2014].

¹⁴⁹ <http://www.bundesbank.de/Navigation/DE/Veroeffentlichungen/Finanzstabilitaetsberichte/finanzstabilitaetsberichte.html> [28.09.2014].

Standort		Sonderwirtschaftszone	Sonderwirtschaftszone	Freie und Hansestadt
Standortfaktor	Kriterien	Shanghai/VR China	Chennai/Indien	Hamburg/Deutschland
Sozio-kulturelle Faktoren	Arbeitslosenquote	0,06 Prozent ¹⁵⁰	18,7 Prozent (2014) ¹⁵¹	7,6 Prozent (Juli 2014)
	Unternehmensattraktivität/ Sozialleistungen	Gesetzliche Krankenversicherung für alle Schichten, angestrebte niedrige Beiträge führen zu ungenauer Diagnose und oberflächlicher Behandlung. 3,86 Krankenhausbetten auf 1000 Einwohner. Privatkliniken bieten europäischen Standard gegen hohe Kosten Hohes Bildungsniveau aufgrund hervorragender Hochschullandschaft, steigende Löhne und Gehälter im produzierenden und Dienstleistungsgewerbe, Gewerkschaften und Streiks für verbesserte Entlohnung und gegen Entlassungen.	Gesetzliche Krankenversicherung für alle nationalen Gesellschaftsschichten, für untere Schichten jedoch nur Grundversorgung, ¹⁵² 312 Krankenhausbetten auf 1000 Einw. ¹⁵³ , bestes Institut für plastische Chirurgie in ganz Südostasien, kein Versicherungsschutz für Nichtindianer, Gewerkschaften und steigende Löhne im produzierenden und Dienstleistungsgewerbe für gut ausgebildete Fachkräfte ¹⁵⁴ , Streiks für bessere Arbeitsbedingungen	Gesetzliche Krankenversicherung für alle sozialen Schichten, 6,64 Krankenhausbetten ¹⁵⁵ auf 1000 Einwohner Renommierte Kliniken für alle Bevölkerungsschichten, Gewerkschaften. Sehr hohes Lohn- und Gehaltsniveau in den meisten Gesellschaftsschichten, Gewerkschaften und organisierter Arbeitskampf

¹⁵⁰ <http://www.china-guide.de/bevoelkerung-in-shanghai.html> (c) Copyright www.china-reisefuehrer.com [29.09.2014].

¹⁵¹ <http://versus.com/de/chennai-vs-brazzaville> [29.09.2014].

¹⁵² <http://www.malteser-international.org/home/wo-wir-helfen/asien/indien/gesundheit-ernaehrung/aufbau-einer-gemeindebasierten-krankenversicherung-fuer-die-tibetischen-fluechtlingsgemeinde.html> [29.09.2014].

¹⁵³ <http://versus.com/de/chennai-vs-brazzaville> [29.09.2014].

¹⁵⁴ <http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=975218.html> [29.09.2014].

¹⁵⁵ <http://www.hamburg.de/contentblob/792064/data/krankenhausstandorte.pdf> [29.09.2014].

Standort		Sonderwirtschaftszone	Sonderwirtschaftszone	Freie und Hansestadt
Standortfaktor	Kriterien	Shanghai/VR China	Chennai/Indien	Hamburg/Deutschland
Sozio-kulturelle Faktoren	Lohnniveau	Mindestlohn seit 2006, derzeit 198,60 Euro monatlich. ¹⁵⁶ Lebenshaltungskosten bei 62,11 %. ¹⁵⁷	Mindestlohn von 50 Euro im Monat. ¹⁵⁸ Gehaltsunterschiede im Vergleich zu Shanghai in den unteren Einkommensgruppen etwa ein Viertel, in den höheren betrieblichen Hierarchieebenen gleichen sich die Gehälter nahezu. Lebenshaltungskosten 31,64 % von Deutschland. ¹⁵⁹	Mindestlohn ab 2015 ca. 1400 € monatlich. ¹⁶⁰ Durchschnittsgehalt 2014: 46.806 € ¹⁶¹ Lebenshaltungskostenindex von 100 als Ausgangspunkt der Werte der Vergleichsländer ¹⁶² .
	Konkurrenz durch Arbeitskräfte aus anderen Staaten/Regionen	Kein Problem – es fehlen billige Produktionsarbeiter	Konkurrenz durch unqualifizierte Arbeitskräfte aus ländlichen Regionen, ausländische Arbeitskräfte stellen mit einem Anteil von 0,3 Prozent keine Konkurrenz dar ¹⁶³	Besonders unterqualifizierte Arbeitskräfte sind von der Konkurrenz durch Billiglohnländer betroffen ¹⁶⁴ .
Standort		Sonderwirtschaftszone	Sonderwirtschaftszone	Freie und Hansestadt
Standortfaktor	Kriterien	Shanghai/VR China	Chennai/Indien	Hamburg/Deutschland

¹⁵⁶ <http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte.did=992212.html> [29.09.2014].

¹⁵⁷ <http://www.laenderdaten.info/lebenshaltungskosten.php> [29.09.2014].

¹⁵⁸ <http://www.tech-review.de/include.php?path=content/news.php&contentid=13076> [29.09.2014].

¹⁵⁹ <http://www.laenderdaten.info/lebenshaltungskosten.php> [29.09.2014].

¹⁶⁰ <http://www.spiegel.de/politik/deutschland/mindestlohn-bundestag-beschliesst-lohnuntergrenze-a-978934.html> [29.09.2014].

¹⁶¹ <http://www.gehalt.de/einkommen/suche/Standortaufbau-China-in-Shanghai> [29.09.2014].

¹⁶² <http://www.laenderdaten.info/lebenshaltungskosten.php> [29.09.2014].

¹⁶³ http://www.cmdachennai.gov.in/Volume1_English_PDF/Vol1_Chapter02_Demography.pdf [29.09.2014].

¹⁶⁴ <http://www.taz.de/1/archiv/?dig=2005/09/03/a0115> [29.09.2014].

Sozio-kulturelle Faktoren	Arbeitskräftebedarf	Die Bildungssituation wirft jährlich ca. 150 Tsd. Hochschulabsolventen auf den Markt, die nur bedingt eingesetzt werden können, der Bedarf an billigen Lohnarbeitern kann nicht gedeckt werden.	Bedarf an hoch qualifizierten Fachkräften.	Anwachsen des Dienstleistungsgewerbes bei gleichzeitigen Sinken des produzierenden Gewerbes aufgrund der globalen Entwicklung stärkt Nachfrage an Fachpersonal in der Logistikbranche. Überhang an niedrig qualifizierten Produktionsarbeitern. ¹⁶⁵
	Bildung	5 Hochschulen, Partnerschaften zu Hochschulen in Hamburg	4 große Universitäten, die zusammen alle Fachschaften anbieten, dazu zahlreiche Colleges und Institute.	17 Hochschulen sowie zahlreiche Spezialschulen für Lernbehinderte und Behinderte
	Zugang zur Bildung	Frauen haben gleichberechtigte Chancen, auf Bildung von Mädchen wird durch das Elternhaus Wert gelegt. Das Vermögen der Angehörigen entscheidet.	Theoretisches Recht auf Bildung von 6 bis 14 Jahre, praktisch kaum umgesetzt, da ältere Kinder auf die jungen Geschwister aufpassen oder selbst arbeiten gehen müssen, Vermögen der Angehörigen entscheidet ¹⁶⁶ .	Gleichberechtigte Bildungschancen, die Leistung entscheidet. Keine Sprachbarrieren, Fremdsprachenausbildung gehört zur Schul- und Berufsbildung.

¹⁶⁵ <http://www.hamburg.de/contentblob/3987026/data/fachkraeftestrategie.pdf> [29.09.2014].

¹⁶⁶ <http://www.buerger-europas.de/indien/teilnehmerberichte.pdf> [29.09.2014].

Standort Standortfaktor	Kriterien	Sonderwirtschaftszone Shanghai/VR China	Sonderwirtschaftszone Chennai/Indien	Freie und Hansestadt Hamburg/Deutschland
Sozio-kulturelle Faktoren		Kaum Sprachbarrieren durch enge Verwandtschaft zwischen Shanghai-Dialekt und Hochchinesisch (Mandarin), Englisch als Zweitsprache gewinnt an Verbreitung. Alphabetisierungsrate 97,77% ¹⁶⁷	Hinduistische Vorstellungen (82,3% der Bevölkerung sind Anhänger des Hinduismus) zur Unveränderlichkeit des sozialen Status (Kastenwirtschaft) verhindern beruflichen Aufstieg breiter Bevölkerungsschichten. ¹⁶⁹ Sprachbarrieren durch Vielfalt an Landessprachen. Alphabetisierungsrate 90,3 Prozent ¹⁷⁰	Alphabetisierungsrate über 99% ¹⁷²
	Bevölkerungsdichte	16.843 Einw./km ² ¹⁶⁸	26.705 Einw./km ² ¹⁷¹	2.296 Einw./km ² ¹⁷³

¹⁶⁷ <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/220364/umfrage/analphabetenquote-in-china-nach-provinzen/> [29.09.2014].

¹⁶⁸ <http://www.china-guide.de/bevoelkerungsentwicklung-in-shanghai.html> [29.09.2014].

¹⁶⁹ <http://de.wikipedia.org/wiki/Chennai#Religionen> [29.09.2014].

¹⁷⁰ http://www.censusindia.gov.in/2011-prov-results/data_files/tamilnadu/2-FIGURES%20AT%20A%20GLANCE-tn.pdf [29.09.2014].

¹⁷¹ <http://de.wikipedia.org/wiki/Chennai> [29.09.2014].

¹⁷² <http://www.europa-auf-einen-blick.de/deutschland/index.php> [29.09.2014].

¹⁷³ <http://metropolregion.hamburg.de/statistikportal-tabelle-bevoelkerung/#table2> [29.09.2014].

Standort Standortfaktor	Kriterien	Sonderwirtschaftszone Shanghai/VR China	Sonderwirtschaftszone Chennai/Indien	Freie und Hansestadt Hamburg/Deutschland
Sozio-kulturelle Faktoren	Einwohnerentwicklung	Geburtenrate negatives Bevölkerungswachstum seit 1993. ¹⁷⁴ Altersstruktur Kontinuierliche Zunahme an - Senioren aufgrund der veränderten Lebenserwartung und der nicht im gleichen Prozentsatz steigenden Geburtenrate. ¹⁷⁵ Lebenserwartung Männer = 78,67 Jahre, Frauen = 82,29 Jahre. ¹⁷⁶	Geburtenrate Geburtenrate sinkend. Bevölkerungszuwachs aufgrund anhaltender Landflucht. Zuwachs im Zeitraum 2001 – 2011 = 35,3 Prozent. ¹⁷⁷ Altersstruktur Kaum Vorhersagen möglich. Die absehbare verlängerte Le- benserwartung lässt mit einer ausgeglichenen Bevölkerungs- pyramide rechnen. ¹⁷⁸ Lebenserwartung Männer = 63,7 Jahre, Frauen = 65,7 Jahre. ^{179, 180}	Geburtenrate seit 2011 Ausgleich zwischen Geburten und Sterbefällen. ¹⁸¹ Altersstruktur Großer Überhang an Senioren aufgrund geburtenschwacher Jahrgänge und einer nie dagewesenen hohen Lebenserwartung absehbar. Lebenserwartung Männer = 77,63 Jahre, Frauen = 82,56 Jahre. ¹⁸²
	Urban.-rate/-grad ¹⁸³	2,3%/53,05 ¹⁸⁴ %	2,4%/30%	0%/74%

¹⁷⁴ <http://www.china-guide.de/bevoelkerung-in-shanghai.html> [29.09.2014].

¹⁷⁵ Ebd. [29.09.2014].

¹⁷⁶ <http://www.china-a.de/de/china/doc/Shanghai%20bevoelkerung.htm> [29.09.2014].

¹⁷⁷ <http://de.wikipedia.org/wiki/Chennai> [29.09.2014].

¹⁷⁸ http://www.cmdachennai.gov.in/Volume1_English_PDF/Vol1_Chapter02_Demography.pdf [29.09.2014].

¹⁷⁹ http://de.wikipedia.org/wiki/Tamil_Nadu [29.09.2014].

¹⁸⁰ Diagramm selbst erstellt nach Angaben von: http://www.cmdachennai.gov.in/Volume1_English_PDF/Vol1_Chapter02_Demography.pdf [29.09.2014].

¹⁸¹ http://www.statistik-portal.de/Statistik-Portal/de_jb01_jahrtab3.asp [29.09.2014].

¹⁸² <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesellschaftStaat/Bevoelkerung/Sterbefaelle/Tabellen/LebenserwartungBundeslaenderWeiblich.html> [29.09.2014].

¹⁸³ <http://www.laenderdaten.de/bevoelkerung/urbanisierung.aspx> [29.09.2014].

¹⁸⁴ <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/166163/umfrage/urbanisierung-in-china/> [29.09.2014].

Standort Standortfaktor	Kriterien	Sonderwirtschaftszone Shanghai/VR China	Sonderwirtschaftszone Chennai/Indien	Freie und Hansestadt Hamburg/Deutschland
Technologi-sche Faktoren	Flugverkehr	<p>2 Flughäfen für nationalen und internationalen Flugverkehr, der für den internationalen Luftverkehr besitzt eine direkte Hafenanbindung (Nähe zu Jangtse und Gelbem Meer). Verbindung der Flughäfen über eine direkte Busverbindung (Airport Line No. 1; Fahrzeit eine Stunde).</p> <p>Die Verbindung vom internationalen Flugplatz (genutzt durch 50 Fluggesellschaften weltweit)¹⁸⁵ in die Innenstadt existiert über Taxis oder die Magnetschwebbahn (Maglev). Passagieraufkommen 2013: 47 Mio. (21. Rang weltweit).¹⁸⁶ Die Flughäfen von Shanghai sind barrierefrei.¹⁸⁷</p>	<p>1 großer internationaler Flughafen (genutzt durch über 30 Fluggesellschaften weltweit).</p> <p>Verbindung vom Flughafen in die Innenstadt über Mietwagen, Taxis, Eisenbahn, PKW oder Bus im 30-Minutentakt.</p> <p>Passagieraufkommen 2010: 10,5 Millionen.¹⁸⁸ Besonderheit: Der Airport Chennai barrierefrei und wurde 2008 für innovative Spitzenleistung mit dem Airports Authority of India (AAI) Chairman's Award ausgezeichnet.</p>	<p>1 internationaler Flughafen (genutzt durch 60 Fluggesellschaften weltweit). Verbindung vom Flughafen in die Innenstadt über S-Bahn, einige Buslinien und PKW.</p> <p>Passagieraufkommen 2013: 13,5 Mio.¹⁸⁹ Der Flughafen Hamburg ist barrierefrei.¹⁹⁰</p>

¹⁸⁵ http://de.wikipedia.org/wiki/Shanghai_Pudong_International_Airport [30.09.2014].

¹⁸⁶ http://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_gr%C3%B6%C3%9Ften_Flugh%C3%A4fen_nach_Passagieraufkommen#Passagieraufkommen_2013.5B1.5D [30.09.2014].

¹⁸⁷ http://www.airport.de/de/barrierefreies_reisen.html [30.09.2014].

¹⁸⁸ <http://www.flug24.de/Flugangebote/Chennai-Madras/Flughafen-31> [30.09.2014].

¹⁸⁹ http://www.airport.de/de/u_daten_verkehrszahlen.html [30.09.2014].

¹⁹⁰ http://www.airport.de/de/barrierefreies_reisen.html [30.09.2014].

Standort Standortfaktor	Kriterien	Sonderwirtschaftszone Shanghai/VR China	Sonderwirtschaftszone Chennai/Indien	Freie und Hansestadt Hamburg/Deutschland
Technologi-sche Faktoren	Mietwagenservice	Ausgebautes Mietwagennetz nach europäischem Standard. Straßen- und Ortsangaben auf den Verkehrs-schildern in Hochchinesisch und Englisch.	Ausgebautes Mietwagennetz in und um Chennai mit europäischem Service.	engmaschiges Netz an Mietwagenfirmen mit hohem Service.
	Autobahnen/öffentlicher Nahverkehr/ Busverkehr	Gut ausgebautes Straßen- und Brückennetz, sechsspurige Hochautobahnen, Metro mit ständiger Streckennetzerweiterung (geplant: 2020 = 300km Metrostreckennetz ¹⁹¹ . umfangreichstes O-Busnetz Chinas, gleichzeitig das älteste durchgehend in Betrieb befindliche weltweit. Für den Stadtverkehr wenig geeignet, da viele Staus aufgrund des dichten Verkehrs.	Verdoppelung der Motorisierung seit 2001 aufgrund von Bevölkerungswachstum und steigender Motorisierung ¹⁹² großes, weitverzweigtes, sehr leistungsfähiges öffentliches Nahverkehrswesen, Autorikschas als Ergänzung zum öffentlichen Nahverkehr. Vier große Fernstraßen, davon zwei vierspurig, größter Busbahnhof Asiens. ¹⁹³	Vier Autobahnen, neun radial zur Innenstadt verlaufende Bundesstraßen (Fernverkehrsstraßen), viele Tempo-30-Zonen. ¹⁹⁴ gut ausgebaut, tendenziell überlastetes Stadtbusnetz (auch Metro-busse, Eilbusse, zuschlag-pflichtige Schnellbusse und Nachtbusse). Gut ausgebautes Fernbussystem bis Osteuropa Übertragbare Fahrkarten für alle Verkehrsmittel in und um Hamburg (1965 = erster Verkehrsverbund der Welt)

¹⁹¹ <http://de.wikipedia.org/wiki/Shanghai> [22.10.2014].

¹⁹² <http://timesofindia.indiatimes.com/city/chennai/Great-demand-for-better-public-transport/articleshow/8450330.cms?referral=PM> [30.09.2014].

¹⁹³ <http://www.thehindu.com/2005/12/28/stories/2005122816740400.htm> [30.09.2014].

¹⁹⁴ Robert Follmer, infas: Mobilität im Großraum Hamburg, 2011 in: <http://de.wikipedia.org/wiki/Hamburg> [30.09.2014].

Standort Standortfaktor	Kriterien	Sonderwirtschaftszone Shanghai/VR China	Sonderwirtschaftszone Chennai/Indien	Freie und Hansestadt Hamburg/Deutschland
Technologi-sche Faktoren	Eisenbahn/Metro	<p>Metro¹⁹⁵ Zweitlängstes und eines der am schnellsten wachsendes U-Bahnnetz der Welt, übernimmt die grobe Verteilung im Verkehrsknotenpunkt Shanghai, Feinverteilung mit Bussen. Beschriftung und Ansprache in Chinesisch und Englisch.</p> <p>Eisenbahnverkehr Eisenbahnnetz sehr dicht, Shanghai als Eisenbahn-knotenpunkt mit Verbindungen nach Norden und Süden, drei große Bahnhöfe.</p> <p>Transrapid einzige Magnetschwebbahn im öffentlichen Verkehr.¹⁹⁶ Zusätzlich ein Vier-Sektionen-Zug aus chinesischer Produktion¹⁹⁷</p>	<p>Metro¹⁹⁸ im Bau. zwei geplante Linien, Fertigstellung der ersten Ausbauphase für 2014/15 geplant.</p> <p>Eisenbahnverkehr sehr gute Eisenbahnverbindungen zu allen wichtigen Städten des Landes. Sitz einer Regionalgesellschaft der Indischen Eisenbahngesellschaft, zwei große Bahnhöfe.</p> <p>Vorortbahnsystem aus drei Linien,</p> <p>Transrapid neuerbaute Hochbahn (<i>Mass Rapid Transit System</i>) folgt aufgeständert dem Buckingham Canal durch Chennai.</p>	<p>Metro¹⁹⁹ Schnellbahn-Netz aus sechs S-Bahn- und vier U-Bahn-Linien, Schnellbahnzüge.</p> <p>Eisenbahnverkehr größter Eisenbahn-Knotenpunkt Nordeuropas, Fernverkehr mit verschiedenen Intercity-Express-Linien, ins europäische Ausland. Fünf bedeutende Bahnhöfe, zahlreiche Regional- und Regional-Express-Bahnen größter Rangierbahnhof Europas, Bedeutung für den paneuropäischen Schienengüterverkehr. Übertragbare Fahrkarten für alle Verkehrsmittel des Regional- und Nahverkehrs</p> <p>Transrapid/Hochbahn kein</p>

¹⁹⁵ Vgl.: http://de.wikipedia.org/wiki/Metro_Shanghai [24.08.2014].

¹⁹⁶ Vgl.: http://de.wikipedia.org/wiki/Transrapid_Shanghai [15.07.2014].

¹⁹⁷ Vgl.: ebd. [15.07.2014].

¹⁹⁸ <http://www.chennai-metrorail.gov.in/index.php> [30.09.2014].

¹⁹⁹ <http://de.wikipedia.org/wiki/Hamburg> [30.09.2014].

Standort Standortfaktor	Kriterien	Sonderwirtschaftszone Shanghai/VR China	Sonderwirtschaftszone Chennai/Indien	Freie und Hansestadt Hamburg/Deutschland
Technologi-sche Faktoren	Schiffsverkehr	Hafen Größter Containerhafen der Welt ²⁰⁰ Umschlagmenge 33 Mio. TEU = ca. 740 Mio. t Waren jährlich. ²⁰¹ Der Hafen deckt einen Großteil des chi-nesischen Außenhandels und des innerchinesischen Küstenhandels ab, weltweit größte Hafenanlage. Schiffsverkehr Zugang zum Gelben Meer, Entlastung der Straßen durch Transport von Le-bensmitteln, Massengütern, Müll u. a. innerhalb der Stadt auf Binnenschiffen und Lastkähnen, zahlreiche Haupt- und Nebenkanäle bilden das weltweit dichteste und größte künstliche städtische Kanalnetz.	Hafen 61,5 Millionen Tonnen Umschlagmenge im Hafen Chennai, 2 weitere Häfen für Handel und Fischerei Schiffsverkehr Obwohl Chennai den zweitgrößten Hafen Indiens besitzt, ist er vom Weltmaßstab her eher ein mittelgroßer Hafen. Der Schiffsverkehr hat eher untergeordnete Bedeutung.	Hafen Rang 14 unter den weltweit größten Containerhäfen ²⁰² und Sitz des Internationalen Seegerichtshofs (ISGH). Umschlagmenge: 9.257.358 TEU ²⁰³ , das entspricht 94,8 Mio. Tonnen Waren jährlich. Nutzbare Hafenfläche 6480 ha, davon 3412 ha Landflächen + 919 ha als Reserve für Hafenerweiterung. Größter Umschlaghafen für Teppiche. Schiffsverkehr Verbindung zur Nordsee, zahlreiche Kanäle für Verbindungen nach Osten und landeinwärts.

²⁰⁰ Institute of Statistics, Shipping Statistics and Market Review, Volume 55 No 5/6 – 2011, Tabelle 3 auf S. 8.

²⁰¹ Vgl.: http://de.wikipedia.org/wiki/Hafen_von_Shanghai[http://de.](http://de.wikipedia.org/wiki/Hafen_von_Shanghai)[23.07.2014].

²⁰² Institute of Statistics, Shipping Statistics and Market Review, Volume 55 No 5/6 – 2011, Tabelle 3 auf S. 8.

²⁰³ 1TEU ist ein weltweit genormter 20ft-Container

Standort Standortfaktor	Kriterien			Sonderwirtschaftszone Shanghai/VR China	Sonderwirtschaftszone Chennai/Indien	Freie und Hansestadt Hamburg/Deutschland
Technologi-sche Faktoren	Ansässige Industrien			Weltweit bedeutendstes Zentrum der Textilindustrie, daneben hoch entwickelte Chemie- und Pharmaindustrie, Schiffbau, Maschinen- und Stahlbau, elektro- und elektrotechnische Fertigung sowie Papierindustrie von überragender Bedeutung. einer der bedeutendsten Hersteller von Computern, Kameras und Radios ²⁰⁴ .	40 Prozent der indischen Automobilproduktion und fast 90 Prozent der indischen Automobil-Zulieferindustrie sind hier angesiedelt, außerdem eine große Leder-, Textil- und Chemieindustrie, einschließlich Erdölverarbeitung, wichtiges Zentrum für Softwareentwicklung in Indien sowie die nationale Filmindustrie und das internationale Verlagswesen.	Hauptsitz von einem von 30 DAX-, vier von 50 MDAX- und sieben von 50 SDAX-Unternehmen in den Berei-chen Chemie, Optik, Logistik, Medizin- und Gerätetechnik, Flugzeugbau (weltweit drittgrößter), Schiff- und Maschinen-, Kran-, Automo-bilbau, Halbleiterindustrie, Erdölverarbeitung und Roh-stoff-, Papiermaschinen-industrie, einer der führenden IT-Standorte Deutschlands ²⁰⁵
Rechtliche Faktoren	Rechtliche Regierung	Stabilität	der	Oppositionsfreies Staatssystem, Staatspräsident als oberstes Staatsorgan, ist gleichzeitig Generalsekretär der KP und Vorsitzender der Zentralen Militärkommission, vereint sämtliche entscheidenden Machtpositionen auf sich. ²⁰⁶	Bevölkerungsreichste Demokratie der Welt, starke Opposition, freie und demokratische Wahlen, Präsident mit überwiegend repräsentativer Funktion, jedoch weitreichenden Befugnissen im Krisenfall ²⁰⁷	Gefestigtes Rechtssystem, Einsatz der Polizei bei Störungen der öffentlichen Ordnung, Regierung in freien und demokratischen Wahlen gewählt.

²⁰⁴ Vgl.: <http://de.wikipedia.org/wiki/Shanghai#Wirtschaft> [25.06.2014]

²⁰⁵ <http://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/2115370/2010-02-23-sk-leitbild/> [30.09.2014].

²⁰⁶ http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/China/Innenpolitik_node.html [30.09.2014].

²⁰⁷ http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/Indien/Innenpolitik_node.html [30.09.2014].

Standort Standortfaktor	Kriterien	Sonderwirtschaftszone Shanghai/VR China	Sonderwirtschaftszone Chennai/Indien	Freie und Hansestadt Hamburg/Deutschland
Rechtliche Faktoren	Wettbewerbsregulierung	Merkantilistische Wirtschaftspolitik: China war niemals nur verlängerte Werkbank oder Absatzmarkt für westliche Produkte, sondern verband. Marktöffnung stets mit der technologischen Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandortes.	Gemischtes Wirtschafts-system mit großen Anteilen an staatlichem Eigentum und staatlichen Regulierungen. Fesseln des Binnenhandels durch staatliche Regelungen und pauschalisierte Statis-tiken aufgrund defizitärer Berichtspflicht, Reformstau ²⁰⁸ .	Freie Marktwirtschaft, Angebot und Nachfrage bestimmen über Art, Preis und Menge der Sach- und Dienstleistungen die effi- zienteste Verteilung der Res- ourcen. Im Aufbau: Erwei-terung der EU als Freiha-n-delszone ²⁰⁹ durch Zusam-menschluss mit den USA.
Ökologische Faktoren		sehr wasserreich, durch zahlreiche Flüssen, Kanäle und Seen (11% der Stadt sind Wasserfläche) aus dem Sedimentschlick des Jangtse entsteht eines der fruchtbarsten Gebiete Chinas und gleichzeitig sein Hauptbaumwolllieferant.	Wasserversorgung und die Müllentsorgung können mit der Verstädterung nicht mithalten. Der Ausbau der Sozial- und Infrastruktur sporadisch und ziellos, daher Ausbreitung vermeidbarer Krankheiten und Slumbildung ²¹⁰ .	gesundheitsgefährdende Belastung durch Lärm vom Straßen-, Bahn- und Luftverkehr, keine Umweltzone, Luftverschmutzung aus Heizungen, Stromerzeugung, drei Müllverbrennungsanlagen und Autoverkehr sowie hafenbezogenen Schiffsverkehr und Industrie, hier auch mit Geruchsbelästigungen. ²¹¹

Standort	Kriterien	Sonderwirtschaftszone	Sonderwirtschaftszone	Freie und Hansestadt
----------	-----------	-----------------------	-----------------------	----------------------

²⁰⁸ <http://www.bpb.de/internationales/asien/indien/44512/ueberblick-wirtschaft> [30.09.2014].

²⁰⁹ Freihandelszone: internationaler Handel ohne Hemmnisse wie Zölle oder Importkontingente [30.09.2014].

²¹⁰ http://de.wikipedia.org/wiki/Urbanisierung#cite_note-18 [30.09.2014].

²¹¹ <http://de.wikipedia.org/wiki/Hamburg> [30.09.2014].

Standortfaktor	Shanghai/VR China	Chennai/Indien	Hamburg/Deutschland
Ökologische Faktoren	Umweltauswirkungen des rasanten Wirtschaftswachstums, z. B. Wüstenbildung und Luftverschmutzung, sowie Verlust der Grünanlagen in der Stadt zugunsten der rasanten Bautätigkeit. Der steigende Platzbedarf kann nur durch den Bau von Hochhäusern gestillt werden. ²¹²	städtische Infrastruktur an der Belastungsgrenze durch große Armut, schnelles Bevölkerungswachstum und Umweltverschmutzung ²¹³	32 Naturschutzgebiete in Hamburg ²¹⁴

²¹² <https://www.dhl-discoverlogistics.com/cms/gateway/index.jsp> [31.10.2014].

²¹³ Prokof, Axel: *Mumbai, Delhi und Kolkata – Megastädte Indiens: Ausgewählte Aspekte der Urbanisierung in Indien unter besonderer Berücksichtigung der Elendsviertel*. VDM Verlag, 2010 in http://de.wikipedia.org/wiki/Urbanisierung#cite_note-19 [31.10.2014].

²¹⁴ http://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Naturschutzgebiete_in_Hamburg [31.10.2014].

8 Auswertung

Die Wahl für den Vergleich fiel auf die Städte Hamburg (Deutschland) und Chennai (Indien). Alle drei verglichenen Metropolen bieten aufgrund ihres Ranges in der Landeshierarchie sowie aufgrund ihrer politischen Strukturen gute Voraussetzungen für einen Vergleich. Zudem blicken alle drei Städte auf eine lange Tradition als internationale Handelsstandorte zurück. Von der geografischen Lage her bietet sich auch durch die Nähe zum Meer und das Vorhandensein schiffbarer Flüsse eine Vergleichbarkeit.

Hinsichtlich der politischen Faktoren sind zwischen den dargestellten Logistikstandorten kaum Unterschiede wahrzunehmen. Zwar erfolgt die Förderung für den Wirtschaftsstandort Hamburg nicht auf staatlicher, sondern auf Landesebene, jedoch kann schwer eingeschätzt werden, wie sich das konkret auswirkt. An Fördermöglichkeiten für ausländische Investoren konnten für Chennai lediglich Steuerrabatte ermittelt werden, während die beiden anderen Metropolen zusätzlich mit einer erleichterten Kreditvergabe bzw. besseren Kreditkonditionen aufwarten. Allen drei Städten ist gemein, dass sie auf optimale Ausnutzung ihres Potenzials als Handelsstädte ausgelegt sind.

Die ökonomischen Faktoren sprechen klar für Shanghai. Das Bruttoinlandsprodukt konnte einen doppelt so starken Anstieg verzeichnen, wie das der Vergleichsstädte. Hierbei fällt Indien trotz eines höheren Wachstums als Deutschland in der Gesamtsumme zurück. Dies ist natürlich auch den übrigen Umständen im Land geschuldet. Chennai kann in keiner Weise die Lebensmittelversorgung für seine Bevölkerung sicherstellen. Auch die Wohnsituation ist inhumanitär. Der Finanzmarkt darf in Indien als instabil angesehen werden, obwohl das Land über höhere Fremdwährungsreserven verfügt, als Deutschland. Deutschlands Währungssystem ist durch die Staatengemeinschaft der EU und infolgedessen durch die Abhängigkeit von der Wirtschaftsstärke der einzelnen Mitgliedsstaaten anfällig gegenüber Krisen.

Bezüglich der soziokulturellen Faktoren gleichen sich alle drei Städte darin, dass die arbeitende Bevölkerung eine gesetzliche Krankenversicherung in Anspruch nehmen kann. Allen gemeinsam ist auch der Sparkurs auf diesem Gebiet – in Shanghai führt dieser dazu, dass zunehmend oberflächlich diagnostiziert und behandelt wird, in Deutschland baut man auf Eigenleistungen für Angebote, die noch vor zehn Jahren zum Standard gehörten und in Indien beschränkt sich die medizinische Versorgung für die unteren Schichten auf einen Grundstandard. Unabhängig davon weist Chennai die hervorragendste Kliniklandschaft auf. 312 Betten auf 1000 Einwohner stellen ein Vielfaches von dem dar, was Hamburg und Shanghai zu bieten haben.

Die Attraktivität für Investoren liegt trotz gleicher Kriterien hinsichtlich des Arbeitskampfes der Arbeitnehmer für verbesserte Lebens- und Arbeitsbedingungen in den jeweils vor Ort herrschenden

Lebenserhaltungskosten. Ein in Chennai gezahlter Mindestlohn ist für Investoren weitaus attraktiver, selbst wenn er sich in den Folgejahren noch mehrfach erhöht, als der in Deutschland. Die Kehrseite ergibt sich aus einem einfachen Rechenexempel: Die Lebenserhaltungskosten in Indien betragen lediglich ein Drittel von denen in Deutschland, in China zwei Drittel von Deutschland. Beim Abgleich der Mindestlöhne, die in Indien etwa ein Dreißigstel, in China ein Siebentel des deutschen Mindestlohns betragen, fällt unschwer ins Auge, dass in Indien die Armut zunimmt und auch im Vergleich China-Deutschland die Schere auseinandergeht.

Im Umkehrschluss heißt dies, dass die asiatischen Märkte für Investoren attraktiv bleiben. Eine Arbeitslosenquote von unter einem Prozent in Shanghai lässt jedoch darauf schließen, dass der hier vorherrschende Arbeitskräftemangel den Arbeitnehmern ein Werkzeug für künftig einzufordernde Lohnsteigerungen in die Hand gibt. Die hohe Quote in Indien ist sicher auch der fehlenden Schulbildung und der Kastenwirtschaft geschuldet. Ein Überhang an Arbeitskräften ist für Investoren jedoch nur dann attraktiv, wenn diese vom Profil her auch dem Bedarf entsprechen.

Insofern können das Lohnniveau, die Lebenserhaltungskosten, die Sozialleistungen bzw. die Unternehmensattraktivität und die Arbeitslosenquote nie getrennt voneinander betrachtet werden. Ein wichtiges Kriterium stellt in dieser Hinsicht auch die Qualifikation der Arbeitskräfte dar. In allen drei Städten wird viel Wert auf Bildung gelegt. Eine Alphabetisierungsquote von über 90 Prozent bestätigt dies. Die Schulpflicht beträgt in China und Deutschland jeweils neun Jahre, in Indien acht Jahre. Während dies in Indien jedoch vorrangig auf administrativer Ebene zutrifft, während die Praxis stark abweicht, werden in Hamburg und Shanghai hohe Maßstäbe an das Bildungsniveau angelegt. Dabei darf aufgrund der bildungspolitischen Debatten und Zerwürfnisse im Land (PISA-Studie, nicht besetzbare Ausbildungsplätze, etc.) trotz des hervorragenden Rufs deutscher Arbeitnehmer hinsichtlich ihres Qualitätsbewusstseins die Bildungspolitik Deutschlands infrage gestellt werden. Auch der Trend, dass Markenfirmen mit dem Ruf einer hohen Produktqualität zugunsten einer gewinnorientierten Fertigung zunehmend in Billiglohnländern produzieren lassen, stärkt diese These.

Letzteres wiederum stellt eine Konkurrenz für deutsche Produktionsarbeiter dar. In Hamburg besteht aufgrund der globalen Entwicklung (Produktion in Billiglohnländern) ein Überhang an schlecht qualifizierten Produktionsarbeitern. In Shanghai hingegen besteht genau darin der Bedarf. Indien stellt aufgrund der schlechten Bildungschancen einen Mangel an hoch qualifizierten Fachkräften fest.

Die Bevölkerungsdichte spiegelt im Städtevergleich gravierende Unterschiede wider: In Shanghai leben mit knapp Siebzehntausend Einwohnern ca. 63 Prozent der Einwohner von Chennai auf einem Quadratmeter. In Hamburg liegt diese Zahl bei reichlich Zweitausend Einwohnern, also weniger als einem Zehntel von Chennai. Daraus lässt sich unschwer das Potenzial von Hamburg

hinsichtlich der Rekrutierung weiterer Arbeitskräfte ablesen, es zeigt jedoch auch die Grenzen von Shanghai und besonders von Chennai auf.

Die Einwohnerstruktur gibt Auskunft über die soziale Last, die in den kommenden Jahren durch die jüngere Generation zu tragen sein wird, um die Senioren zu versorgen. Hier fällt Shanghai trotz des Zuzugs der vergangenen Jahre die zu Beginn der 1980er Jahre eingeführte Einkindpolitik auf die Füße. Eine bereits zu verzeichnende, jedoch weiter fortschreitende erhöhte Lebenserwartung bei den Senioren macht es der Kindergeneration schwer, alle sozialen Versorgungsleistungen zu erarbeiten, zumal ein Mehr an Luxus zum Konsum verführt. Auffallend ist auch im Vergleich, dass chinesische Senioren die höchste Lebenserwartung aufweisen.

In Chennai wirkt sich dies aufgrund der Landflucht, also des ständigen Zuzugs an jungen, arbeitswilligen Menschen, weniger gravierend aus. Hier könnte es sogar zu einer ausgeglichenen Bevölkerungspyramide kommen. Die vorherrschende Unterernährung mit ihren Folgen lässt auch die Lebenserwartung hinter der der Vergleichsstädte zurückbleiben. Hamburg verzeichnet aufgrund des Zuzugs an jungen Menschen derzeit einen Ausgleich in der Bevölkerungsstruktur.

Die Urbanisierung [lat.: urbs = dt.: Stadt] bezeichnet die Verstädterung einer Region, also den Zuzug der Landbevölkerung in die Stadt (physische) und/oder die Übernahme von städtischer Lebensgestaltung durch die Dörfler auf dem Land (funktionale). Beobachtbar ist sowohl in Shanghai als auch in Chennai eine unverminderte physische Urbanisierung, in Shanghai allerdings gebremst durch den geregelten Zuzug der Landbevölkerung in die Stadt. Nachrangig ist hier der Prozess der funktionalen Urbanisierung. Letztere bestimmt das Geschehen in Hamburg. Dort ist die physische Urbanisierung weitgehend abgeschlossen, die funktionale Urbanisierung stark verlangsamt, da sie seit Jahrzehnten auf hohem Niveau stagniert. Global gesehen geht der Trend in Richtung physischer Urbanisierung. Im Jahr 2008 lebten weltweit erstmals in der Menschheitsgeschichte mehr Menschen in Städten als auf dem Land.²¹⁵

Die technologischen Faktoren halten sich auf den ersten Blick im Vergleich der drei Städte die Waage. Alle drei Flughäfen sind barrierefrei und ihre Anbindung an das jeweilige Stadtzentrum erfolgt in sehr kurzen Intervallen. Alle drei Städte verfügen über ein gut ausgebautes Straßen- und ein dichtes S- bzw. U-Bahnnetz. Alle drei Städte haben aufgrund ihres Wachstums mit Staus zu kämpfen, was den Einsatz von Bussen zunehmend erschwert. Unterschiede bestehen in einer Transrapidstrecke in Shanghai und in Chennai und in einem sehr leistungsfähigen Flugverkehr in Shanghai (Shanghai bewegt jährlich das Vierfache an Passagieren gegenüber den Zahlen von Hamburg und Chennai) Chennai erhielt einen Innovationspreis für seinen Flughafen, kann diesen Faktor jedoch aufgrund des Zusammenspiels der gesamten Standortfaktoren nicht angemessen

²¹⁵ <http://www.unfpa.org/pds/urbanization.htm> [24.10.2014].

nutzen. Der Schiffsverkehr spielt für Chennai keine weltbewegende Rolle. Eine Betrachtung der ansässigen Industrien zeigt für Shanghai und Hamburg eine größere Vielfalt.

Die rechtliche Basis zeigt deutliche Unterschiede in der Regierungsform. China ist als einzige der betrachteten Nationen eine sozialistische und ihre Staatsform ist keine Demokratie. Eine politische Opposition gibt es nicht. Dies hat sich in der Vergangenheit im RGW (Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe im sozialistischen Ostblock bis 1989) eher als Wachstumsbremse erwiesen. Es ist jedoch nicht Gegenstand dieser Arbeit, die Schwächen des RGW zu analysieren. Die gegenwärtige Entwicklung gibt Chinas Regierung dahin gehend recht, dass eine sozialistische Marktwirtschaft einerseits möglich und erfolgreich sein kann und andererseits eine einheitliche Beschlussfassung und –umsetzung fördert, im Gegensatz zu endlosen Parlamentsdebatten, welcher wichtige Beschlüsse am Ende wieder zum Opfer fallen (vgl. Energiewende in Deutschland). Indien als die vielzitierte größte Demokratie der Welt erschreckt gleichzeitig mit seinen Defiziten im infrastrukturellen wie auch im soziokulturellen Bereich. Ein Blick auf die Wettbewerbsregulierung im Staatsgefüge der drei Länder verstärkt dies: Chinas Staatsführung hat sich niemals als verlängerte Werkbank des Westens gesehen, sondern immer auch eine Beteiligung am technologischen Fortschritt eingefordert. Dieser Weitsicht verdankt das Land den wirtschaftlichen Aufschwung der vergangenen beiden Jahrzehnte. Eine klug eingesetzte merkantilistische Wirtschaftspolitik brachte sowohl ausländischen Investoren, welche über eine preiswerte Auslandsfertigung zum Preis des Verkaufs von Technologien den eigenen Binnenhandel positiv für sich beeinflussen konnten, als auch der chinesischen Wirtschaft enorme Gewinne. Mit der geplanten Erweiterung des Freihandels großer Industrienationen tritt der globale Markt in eine neue Phase ein; bisher umfasste das China-ASEAN-Freihandelsabkommen die drittgrößte Freihandelszone nach der Europäischen Union (EU) und der Nordamerikanischen Freihandelszone (NAFTA). Dieser Rang ist künftig infrage gestellt. Für Indien stellen sowohl die vorherrschende Demokratie als auch die staatlichen Regelungen eher Hemmnisse in der wirtschaftlichen Entwicklung dar. So laufen zwischen Indien und der EU als Indiens größtem Wirtschaftspartner seit über fünf Jahren Verhandlungen zu einem geplanten Freihandelsabkommen, welches das größte weltweit zu werden versprache. Allerdings befürchten die indischen Unternehmer durch die Einbuße von Indiens Status als Entwicklungsland die Einbuße zahlreicher EU-Privilegien²¹⁶. Als gleichberechtigtem Handelspartner würden von Indien die Einhaltung bilateraler Abkommen und fallende Zollschränken erwartet werden. Menschenrechtsorganisationen und die indische Pharmaindustrie kritisieren an dem geplanten Abkommen, dass sich Arzneimittel, welche Indien derzeit billig kopiert werden, im Original drastisch verteuern würden. Auch der Ausbau

²¹⁶ Beim Export europäischer Pkws z. B. nach Indien erhebt der indische Staat 60 Prozent Zoll, während Indien bei Pkw-Exporten in die EU nur 6,5 Prozent Zoll zahlt (vgl. <http://www.handelsblatt.com/politik/international/freihandelszone-indien-hat-angst-vor-benachteiligung/6202860-2.html> [23.10.2014])

europäischer Supermärkte auf Indiens Territorium ist seitens Indiens nicht gewünscht, da die indischen Händler die Konkurrenz fürchten.

Konkurrent Chennai?

Die wirtschaftliche und politische Lage Chennais zeigt sowohl positive als auch negative Tendenzen. Frau Prof. Bergé (2013) fasst im Wirtschaftsbuch Asien-Pazifik einige konkrete, wenn auch widersprüchliche Merkmale zur aktuellen Situation zusammen: Demnach wurden im Jahr 2013 einige wichtige Entscheidungen zur Öffnung der indischen Wirtschaft getroffen, die eine allmähliche Wiederbelebung der Wirtschaft zur Folge hatten. Bergé schätzt das Niveau der indischen Wirtschaft aufgrund des Wirtschaftswachstums von fünf Prozent im Jahr 2013 und der rückläufigen Inflation im internationalen Vergleich als stark ein, bestätigt aber dennoch eine zweistellige Inflationsrate. Gleichzeitig räumt sie ein zögerliches Reformtempo aufgrund inkonsequenter Regierungsleistungen ein. Das Image Indiens ist seit Langem durch Korruptions- und Vergewaltigungsskandale beeinträchtigt, was gleichzeitig zu starken sozialen Spannungen führt. Die Reformleistungen, die umgesetzt werden, führen innerhalb der Bevölkerung zu Protesten, so z. B. die angedachte Freihandelszone und die damit verbundene Unterbindung von Arzneimitteln u. ä. Auch das Wachstum von Landwirtschaft und Industrie sind vernachlässigbar. Die indische Haushaltsbilanz zeigt sich defizitär.

Daraus leitet sie die folgenden Prognosen für das laufende Jahr ab:

- ✚ Prognostiziertes Wirtschaftswachstum um 3,8 Prozent
- ✚ Leicht abnehmender Inflationsdruck
- ✚ Fortschritte im Infrastrukturausbau durch Beteiligung von Privatinvestoren
- ✚ Steigerung der Industrie- und Agrarproduktion bei verstärkten Konflikten durch alternative Landnutzung und Verschlechterung der Wohnsituation aufgrund steigender Grundstückpreise in den Ballungsgebieten.
- ✚ Weiterhin hohe Haushaltsrisiken
- ✚ Gefahr der Geldabwertung und von Zinserhöhungen
- ✚ Fortdauernder Reformstillstand und zunehmende Bürgerproteste für die wenigen angestrebten Reformen.

Ebenso wie die Statistik Indiens keine eindeutige Tendenz erkennen lässt, ist es auch schwer, aus den vorherrschenden Umständen konkrete Aussagen für diesen Staat abzuleiten. Solange jedoch innenpolitische Zerwürfnisse das Land am Wachstum hindern, stellt Chennai keine Konkurrenz zu Shanghai dar.

9 Hinweise zur Erhöhung der Attraktivität des Logistikstandortes Shanghai im internationalen Maßstab

Der vorangegangene Vergleich zeigt anhand der Standortfaktoren überschaubar die Unterschiede zwischen den Metropolen auf. Hieraus lassen sich einige Hinweise für die Festigung und Weiterentwicklung von Shanghai als internationalem Logistikstandort ableiten. Diese wurden ergänzt durch Tipps, welche sich aus dem Berufsbild des Logistikers bzw. der Logistik als Wirtschaftsbereich, der aktuellen Marktsituation und den vorherrschenden Standortfaktoren ergeben.

9.1 Nebenleistungen

Die Logistik stellt eine reine Dienstleistung für Transporte von einem Ort zu einem anderen inklusive Zwischenlagerung auf dem Transportweg gemäß den Vorgaben des Auftraggebers dar. Die Wertschöpfung, bezogen auf den Wert des Transportgutes ist gering und das Haftungsrisiko des Spediteurs hoch. Daher versuchen zukunftsorientierte Logistik-Dienstleister nach Möglichkeiten, die Wertschöpfung durch ein komplexeres Leistungsangebot zu vergrößern.

Dies kann geschehen durch:

- ✚ Das Inkludieren von Produktionsstufen, wenn dies die Logistikleistung gegenüber der bloßen Transportleistung aufwertet.
- ✚ Die Inklusion von Distributionsstufen, sofern dies Vorteile gegenüber einer sortenreinen Lagerung hinsichtlich des Aufwandes für die Vorratshaltung bietet.
- ✚ Das Einfügen von Veredelungsstufen, um die zu liefernde Qualität der zu lagernden und zu transportierenden Ware zu erhöhen.
- ✚ Erweiterung der Dienstleistung durch Desintegrations- und Integrationsstufen, wenn dies aus technischen oder steuerlichen Gründen gegenüber der unveränderten Konfiguration des Transportgutes eine Verbesserung darstellt.
- ✚ Das zusätzliche Anbieten von Nebenleistungen, wenn die ursprünglichen Leistungen des Logistikers im Interesse des Auftraggebers aus Gründen der Verfügbarkeit oder der Dislozierung oder der Expertise des Logistikers dadurch aufgewertet werden.²¹⁷

²¹⁷ Vgl.: <http://de.wikipedia.org/wiki/Logistik> [25.08.2014].

9.2 Kosten

Der Aufbau eines wettbewerbsfähigen Logistiknetzes setzt hohe Investitionskosten voraus. Dem stehen eingesparte Lohnkosten auf Seiten des Auftraggebers gegenüber. Es gilt, unter Einbeziehung der Vorteile für den Auftraggeber ein vorteilhaftes Kosten-/Nutzenverhältnis zu ermitteln und überzeugend darzulegen.²¹⁸

9.3 Optimierung der logistischen Kette

Unter der logistischen Kette ist der Weg der Ware vom Lieferanten bis zum Kunden zu verstehen. Die zu betrachtenden Schnittstellen lauten dabei Beschaffung [Bestellung von Material und Dienstleistungen], Produktion und Vertrieb [Kundenauftrag hinsichtlich der Waren und Dienstleistungen]. Die angebotenen logistischen Prozesse und die vorhandenen Materialressourcen nehmen Einfluss auf die logistische Kette. Die Optimierung der Prozessabläufe durch eine systemübergreifende Steuerung macht die logistische Kette für den Kunden attraktiv.

Die Vorteile liegen in:

- ✚ Der Vermeidung logistischer Mehrarbeit durch das Zusammenfassen von Hauptprozessketten.
- ✚ Der Minderung von Umschlags- und Verpackungsaufwand durch die Abstimmung von Transporteinheiten.
- ✚ Der Ausrichtung der Abläufe am logistischen Fluss.²¹⁹

Weitere Optimierungsansätze sind:

- ✚ Efficient Consumer Response,
- ✚ Just-in-time-Produktion,
- ✚ Supply Chain Event Management,
- ✚ Category Management,
- ✚ Kanban.

Dies wird möglich durch die eine passende (informations-)technologische Unterstützung z. B. durch EDI (Electronic Data Interchange), RFID (Radio Frequency Identification), Strichcodes, Enterprise Resource Planning- bzw. Advanced Planning and Scheduling-Systeme sowie Tracking & Tracing-Systeme.

²¹⁸ Vgl.: <http://de.wikipedia.org/wiki/Logistik> [25.08.2014].

²¹⁹ Vgl.: ebd. [25.08.2014].

Eine Implementierung von schlanken Lieferketten und modernen Methoden versprechen weitere Einsparungen von bis zu fünfzehn Prozent. Aufgrund der historischen Entwicklung und des Bevölkerungsüberschusses stellt der bewusste Umgang mit Ressourcen und Personal in China – und auch in Shanghai – eine große Ressource dar, die noch nicht im vollen Umfang erkannt wurde. Hingegen können erweiterte Personalkapazitäten bei Bedarf sehr schnell gestellt werden.

9.4 Materialsubstitution

Auch die Differenz zwischen den technischen Vorgaben europäischer Länder hinsichtlich der einzusetzenden Vormaterialien, Halbzeuge oder Fertigerzeugnisse stellt derzeit ein Hindernis für europäische Unternehmen dar, Komponenten, Systeme oder Module aus China zu beziehen. Hier liegt zugleich eine Ressource für die chinesischen Dienstleistungsunternehmen. Eine Analyse der genauen Werkstoffeigenschaften und daraus abgeleitet, eine sinnvolle Substitution aus einheimischen Materialien, verspricht hier nachhaltigen Erfolg, da die chinesischen Lieferanten ihre Märkte sehr gut kennen und entsprechende Alternativerzeugnisse zu verminderten Kosten anbieten können. Die Substitution von Farben, Granulaten, Stahlsorten durch Materialien mit gleichen oder besseren Spezifikationsmerkmalen verspricht eine Reduktion der Bezugskosten von bis zu 25 Prozent. Beachtet werden sollte hierbei jedoch, dass sich bestimmte Materialien, z. B. Kunststoffgemische, unter verschiedenen klimatischen Bedingungen unterschiedlich verhalten. Sie zeigen also in China andere, leicht veränderte Eigenschaften gegenüber Mitteleuropa oder anderen Regionen der Welt.²²⁰

9.5 Nachhaltigkeit

Nachhaltigkeit ist als Instrument der Ressourcenschonung in aller Munde. Für die Logistik stellt das Streben nach Nachhaltigkeit eine besondere Herausforderung dar, wirkt sie doch durch die entstehenden Emissionswerte bei fortschreitender Entwicklung, also immer besser vernetztem Transport, genau dieser Forderung entgegen. Ein Nebeneffekt ist der daraus resultierende Kostenanstieg. Die Aufgabe der Logistiker besteht also in der Verknüpfung technischer Innovationen mit prozessoptimierten Logistikketten, um dadurch einem nachhaltigen und zugleich kostenoptimierten Logistiksystem so nahe wie möglich zu kommen.

Hierzu muss in erster Linie ein Umdenken auf chinesischer Seite geschehen – das Entwickeln eigener Verbesserungsmaßnahmen wird sehr vernachlässigt, denn das Bewusstsein der Menschen ist aufgrund der historischen Entwicklung, über einen langen Zeitraum hinweg lediglich die verlängerte und billige Werkbank für ausländische Investoren zu sein und in dieser Funktion

²²⁰ Helmboldt, 2014, S. 14.

lediglich kurzfristige Termine einzuhalten, nicht bzw. zu wenig auf das Planen langfristiger Entwicklungen ausgerichtet.

In der Vergangenheit war China bemüht, die Forderungen der Investoren nach kurzen Lieferintervallen zu niedrigen Preisen zu erfüllen. Das hinderte die chinesische Wirtschaft daran, eigene Wege zu beschreiten, da es einerseits Ressourcen band (Produktionszyklen von einem halben Jahr mit Arbeitszeiten von bis zu sechzehn Stunden täglich an sieben Tagen je Woche waren Standard), andererseits den Blick auf die eigene Entwicklung und die eigenen Ressourcen verstellte.

Ein Aspekt der Prozessoptimierung ist in diesem Zusammenhang die vorausschauende Planung mit eingeschlossener Kalkulation von evtl. Feiertagsregelungen, logistischen Einschränkungen, Baustellen, Verkehrsverboten etc. Ein weiterer Aspekt ist die rechtzeitige Bereitstellung erforderlicher Transportpapiere unter Wahrung ggf. anfallender Fristen, die fristgemäße Sicherung, Bereitstellung und Kontrolle von Gütern oder Waren während der Lagerung. Zudem zählt zur Prozessoptimierung eine kurzfristige Reaktion auf evtl. bestehende gesonderte Anforderungen für zu befördernde Schwerlasten, Güter mit aus dem Rahmen fallenden Abmaßen oder Gefahrgüter sowie die Ermöglichung von deren Lagerung. An dieser Stelle seien auch Sondergenehmigungen, erforderliche Zollpapiere, möglicherweise nötige Begleitfahrzeuge respektive Begleitpersonal sowie erforderliche Kennzeichnungen von Fahrzeugen und Verkehrswegen genannt. Auch die Auswahl des optimalen Verkehrsträgers bzw. Verkehrsweges entscheidet über die Qualität eines Logistikstandortes.²²¹

9.6 Netzwerkpflege

Bedingt durch die Chinesische Kultur steht für die Chinesen der Netzwerkgedanke an erster Stelle. Hierin besteht eine bedeutende Ressource für erfolgreiche Lieferantenbeziehungen. Das Kennenlernen, die Pflege und das Respektieren bestehender Netzwerke durch westliche Partner können der gegenseitigen Beziehung und dem gemeinsam durchgeführten Geschäft zum Erfolg verhelfen. Von Chinesischer Seite bedeutet dies, dem potenziellen Partner die Chance einzuräumen, die Netzwerkstruktur in der asiatischen Kultur verstehen zu lernen.

9.7 Sprache

Ein weiterer grundlegender Aspekt der internationalen Verständigung ist die Sprache. Viele ältere chinesische Unternehmer sprechen ein ungenügendes oder gar kein Englisch und auch kein Deutsch. Zudem fehlt ihnen die Auslandserfahrung, um die Kultur des Geschäftspartners, die

²²¹ Vgl.: <http://de.wikipedia.org/wiki/Logistik> [25.09.2014].

Denkweise ausländischer Einkäufer und Manager sowie die Hierarchien und Entscheidungsebenen in europäischen Unternehmen zu verstehen. Einen Anfang können hier Treffen abseits des unternehmerischen Protokolls darstellen, wo z. B. im Verlauf eines gemeinsamen Essens Interesse für private Belange des Geschäftspartners gezeigt wird, bilden. Diese dienen nicht nur dem gegenseitigen Kulturverständnis und einem besseren Kennenlernen, sie helfen auch, Sprachbarrieren zu minimieren.

9.8 Gemeinsame Werte

Eine gemeinsame Basis lässt sich auch auf fachlicher Ebene finden, indem beiderseits geachtete Eigenschaften in der Wahl der Geschäftspartner Beachtung finden. So gelten z. B. deutsche Firmen als Garant für qualitativ hochwertige Güter. Die Schweiz gilt nach chinesischem Maßstab als Sinnbild der Präzision. Auch in China werden diese Tugenden, gebündelt mit dem Streben nach Prozessorientierung und Prozesssicherheit hoch gehandelt. Hier sollte Shanghai seine Chance zum Lernen am europäischen Beispiel nutzen.

9.9 Spendenmentalität

Hamburg ist die Stadt mit den meisten Millionären Deutschlands. Schon immer war es hier Tradition, dass die reichen Bürger als Mäzen ihrer Stadt etwas von ihrem Reichtum zurückgeben, sodass es in Hamburg mehr als 1300 Stiftungen gibt, die das Leben in allen Lebensbereichen der Stadt unterstützen – dies ist nicht nur in Deutschland ein Rekord.^[109] Trotz vergleichbar hoher Lebenserhaltungskosten leben in China genügend wohlhabende Bürger, die einen Teil ihrer Gewinne zu gemeinnützigen Projekten beisteuern könnten. Der vorherrschende Egoismus kann, wenn er in einen gesunden Nationalismus mündet, das Image von Shanghai weiter anheben.

9.10 Humankapital

Nach der Einführungsstudie „Globale Wachstumszentren 2020“ fundiert der künftige Wirtschaftsaufschwung führender Industriezentren auf verbessertem Humankapital. Sie belegt anhand empirischer Untersuchungen, dass Humankapital der wichtigste Produktionsfaktor moderner Volkswirtschaften ist. Entscheidend für ein Wirtschaftswachstum ist dabei eine Veränderung des Humankapitals. Das derzeit verfügbare Maß für Humankapital ist die durchschnittliche Zahl der Ausbildungsjahre pro Kopf der Bevölkerung. Ein Erfolgskriterium

erfolgreicher Länder sind das eingliedrige Schulsystem und das Ziel, möglichst viele Kinder zu einem hohen Ausbildungsabschluss zu führen, ohne dass die Qualität sinkt.²²²

Das chinesische Ausbildungsniveau erfüllt längst internationale Anforderungen, entsprechend besteht ein steigender Bedarf an Fortbildungen. Aufgrund des Technologietransfers zwischen Europa und Asien übersteigt die Nachfrage im Bereich der Weiterbildung bei Weitem die von Westeuropa. Anliegen der Förderung des chinesischen Personals ist ein intensives Lieferantencoaching des Personals vor Ort hinsichtlich der Qualität, der Produktanforderungen und der Logistikprozesse.

9.11 Umwelt und Überbevölkerung

Einige Probleme scheinen in Shanghai nach wie vor ungelöst, allen voran die hoffnungslose Überbevölkerung und schwere Umweltprobleme wie Smog, Lärmbelastung und die Verschmutzung der Flüsse. Shanghai liegt auf der Skala der am meisten von Luftverschmutzung betroffenen Städte der Welt auf Platz vier.²²³ Die Messungen der Luftverschmutzung zeigen fast durchweg gesundheitsschädigende Werte.

Dabei erfolgt die Messung bisher noch nicht einmal transparent und ehrlich. Messung ehrlicher: Derzeit berücksichtigt der tägliche Bericht zur Luftqualität in Shanghai nur das Schwefeldioxid, das Stickstoffdioxid und die weniger problematischen PM10-Feinstaubpartikel, obwohl in der Stadt bereits seit 2005 auch der PM2.5-Feinstaub gemessen wird.²²⁴ Hier ist es dringend erforderlich, transparente Werte zu liefern und konsequente Maßnahmen zur Verbesserung der Luft- und Gewässerqualität durchzuführen, um einerseits die Glaubwürdigkeit als Logistikpartner nicht einzubüßen und andererseits die eigenen Produktionskräfte gesund zu erhalten.

²²² Bergheim, Stefan, Kräftige Zunahme des Humankapitals in Indien und China in: http://www.dbresearch.de/PROD/DBR_INTERNET_DE-PROD/PROD000000000188568.PDF [23.10.2014].

²²³ <http://www.china-guide.de/luftverschmutzung-in-shanghai.html> [06.11.2014]

²²⁴ Ebd. [06.11.2014]

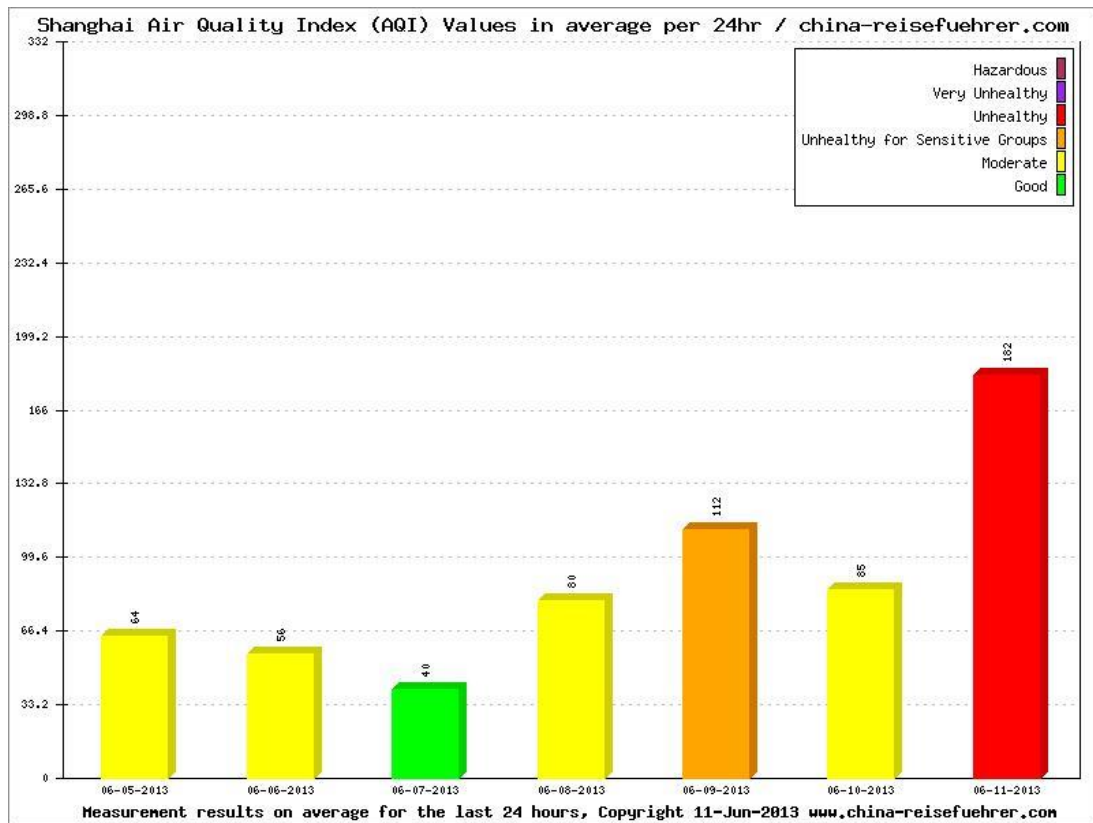


Abbildung 15: Luftqualität in Shanghai über ein Tagesmittel von 24h und die entsprechenden Monatsmittel²²⁵

Die seit dem 01.01.2005 europaweit einheitlich geltenden Grenzwerte für PM10-Feinstaubpartikel zum Schutz der menschlichen Gesundheit liegt bei einem Tagesgrenzwert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Sie dürfen maximal 35mal im Jahr überschritten werden. Der zulässige Jahresmittelwert liegt bei $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Diese Werte sollten auch für Shanghai bindend sein. Dazu sind die unter Abschnitt 5.6 aufgeführten und bereits eingeleiteten Bemühungen der Regierung zu verstärken. Über auftretende Feinstaubbelastungen und Überschreitungen sollte die Öffentlichkeit nicht nur auf dem Laufenden gehalten werden, es sollte bei jedem Einzelnen ein Bewusstsein dafür geweckt werden.

Der Überbevölkerung ist wahrscheinlich nur über eine verbesserte Vernetzung mit westlich gelegenen Landesteilen, verbunden mit einer rasch fortgeführten Urbanisierung möglich.

Dieser Urbanisierungsprozess erfährt in China bereits seit einigen Jahrzehnten ein rapides Wachstum, das sich fortsetzen und, zentral geplant, noch beschleunigen sollte. Allein in den nächsten 12 Jahren sollen 250 Millionen Menschen das Land verlassen und gezielt in Städten angesiedelt werden. Premierminister Li Keqiang erklärte im März 2013 die planmäßige Urbanisierung zu einem der vorrangigen Ziele der Regierung zur Beschleunigung von Wertschöpfung und Wirtschaftswachstum. Die Detailplanung wurde jedoch verschoben, wahrscheinlich um die gleichfalls möglichen negativen Effekte durch Inflation und eine

²²⁵ <http://www.china-guide.de/luftverschmutzung-in-shanghai.html> [06.11.2014]

entwurzelte arbeitslose Unterschicht zu ignorieren. Diesen Problemen müssen sich die Verantwortlichen unbedingt stellen, um die perspektivisch positive Entwicklung Shanghais zu sichern und zu verstärken.²²⁶

Nur so kann sich perspektivisch die Stadt weiter ausbreiten und die Wohnsituation entlastet werden.

²²⁶ Johnson, Ian: 'China Plans Vast Urbanization', *The New York Times International Weekly* (in Kooperation mit Süddeutscher Zeitung), 21. Juni 2013.

10 Zusammenfassung und Ausblick

Die vorliegende Arbeit widmet sich der Bedeutung Shanghais als Logistikzentrum im internationalen Vergleich. Hierzu wurde nach einer einführenden Vorstellung der Metropole Shanghai und einer Erklärung der wichtigsten verwendeten Begriffe die wichtigsten theoretischen Konzepte zur Ermittlung der Standortqualität vorgestellt.

Nach einer detaillierten Vorstellung der vorherrschenden Standortfaktoren von Shanghai anhand des PESTLE-Verfahrens wurde die Sonderwirtschaftszone Shanghai den ebenfalls im internationalen Vergleich vielversprechenden Städten Hamburg und Chennai gegenübergestellt. Dabei fiel die Wahl auf Hamburg als starken Logistikstandort mit weltweiter Spitzenposition und auf Chennai, aufgrund der Widersprüchlichkeit in dessen Entwicklung. Anhang der vorangehend ermittelten Standortfaktoren wurde der Vergleich zur besseren Veranschaulichung tabellarisch durchgeführt.

Die Auswertung der Vergleichsergebnisse bot genügend Stoff, um daraus Hinweise zur Erhöhung der Attraktivität von Shanghai als internationalem Logistikstandort bzw. zum Erhalt von dessen internationaler Spitzenposition abzuleiten.

Shanghai profitiert als Wirtschafts- und Logistikstandort von den hervorragenden Standortbedingungen, aber auch von engen Verbindungen zum chinesischen Hinterland und zur Zentralregierung in Peking. Damit hat es einige Vorteile gegenüber Hongkong, dem stärksten nationalen Konkurrenten um den Rang der größten Wirtschaftsmetropole in China, aber auch im internationalen Maßstab.²²⁷

Die Logistikbranche profitiert derzeit von der Attraktivität Shanghais als Produktionsstandort und Handelszentrum.

Ein Trend, der sich seit Jahren abzeichnet, besteht in der Delegation von primitiven Produktions- und Montageaufgaben an billige Arbeitskräfte in Afrika. Doch selbst eine perspektivische Verlagerung großer Produktionsteile nach Afrika würde sich auf die Logistikbranche positiv verstärkend auswirken.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass Shanghai eine gefestigte Spitzenposition als internationaler Logistikstandort innehat, die durch das Einhalten der ermittelten Kriterien auch perspektivisch gehalten werden kann.

²²⁷ <http://de.wikipedia.org/wiki/Shanghai> [24.08.2014].

Literaturverzeichnis

Bankhofer, Udo. (2001). Industrielles Standortmanagement. Wiesbaden.

Belt, Don, Highway in die Zukunft, National Geographic, Verlag Gruner&Jahr, Ausgabe 10/2008, S. 54-81.

Bergheim, Stefan, Kräftige Zunahme des Humankapitals in Indien und China in: http://www.dbresearch.de/PROD/DBR_INTERNET_DE-PROD/PROD0000000000188568_.PDF [23.10.2014].

Helmold, Dr. Marc. (2014). Megatrend Globalisierung. China: erfolgreiches Lieferantenmanagement «Long, Guangxi und Gambei» – wie man den Drachen bändigen kann in: procure.ch – Beschaffungsmanagement 4/2014.

Herlyn, Wilmljakob. (2012) PPS im Automobilbau. Produktionsprogrammplanung und -steuerung von Fahrzeugen und Aggregaten, München.

Institute of Statistics, Shipping Statistics and Market Review, Volume 55 No 5/6 – 2011, S. 8., Tabelle 3.

Jaeger, Burkhard (2004), Humankapital und Unternehmenskultur. Ordnungspolitik für Unternehmen, Gabler Edition Wissenschaft, Wiesbaden.

Johnson, Ian: 'China Plans Vast Urbanization, The New York Times International Weekly (in Kooperation mit der Süddeutschen Zeitung), 21. Juni 2013.

Jünemann, Reinhardt, (1989) Materialfluß und Logistik. Verlag TÜV Rheinland, Köln.

Larson, Paul D./Halldórsson, Arni (2004), Logistics Versus Supply Chain Management: An International Survey; In: International Journal of Logistics: Research and Applications. Vol. 7 No 1, pp. 17–31

Meyer-Lindemann, H. U. (1951). Typologie der Theorien des Industriestandortes. Verlag Dorn, Bremen.

National Bureau of Statistics of China (2014). Communiqué of the National Bureau of Statistics of People's Republic of China on Major Figures of the 2010 Population Census 1 No. 2.

Porter, Michael. (1991). Nationale Wettbewerbsvorteile. München in: <http://www.themanagement.de/Ressources/DIAMANT.HTM> [26.06.2014].

Porter, Michael: (1990) The Competitive Advantage of Nations, London, Internationale. Studie.in: <http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/6868/internationale-wettbewerbsfaehigkeit-v10.html> [26.06.2014].

Prokof, Axel: Mumbai, Delhi und Kolkata – Megastädte Indiens: Ausgewählte Aspekte der Urbanisierung in Indien unter besonderer Berücksichtigung der Elendsviertel. VDM Verlag, 2010 in http://de.wikipedia.org/wiki/Urbanisierung#cite_note-19 [31.10.2014].

Raps, Dr. Andreas (2014) in: <http://www.controlling-wiki.com/de/index.php/SWOT-Analyse>. [20.08.2014].

China / Rohde. (2006) In: Transport und Logistik, Bundesagentur für Außenwirtschaft (Hrsg.) in: <http://www.dhl-discoverlogistics.com/cms/de/course/trends/asia/china.jsp> [27.06.2014].

Schill, Carl Otto. (1990). Industrielle Standortplanung: Eine theoretische Konzeption und deren praktische Anwendung. Wiesbaden.

Schwentker, Wolfgang, (2009) Megastädte im 20. Jahrhundert, 2. Auflage, Vandenhoeck & Ruprecht.

Shanghai Statistics: [Resident population in main years](http://de.wikipedia.org/wiki/Shanghai) in: <http://de.wikipedia.org/wiki/Shanghai> [13.06.2014].

Timmermann, M. (1972). Zur Standortplanung der Unternehmungen. Wirtschaftswissenschaftliches Studium. Nr. 9: 388 - 393. Hier: S. 391.

Zhang, Jianping, Current and Future, (2009) China's Railway Development. Bureau of Development and Planning Ministry of Railways , P. R. China New Delhi, March 25.

Internetquellen

http://www.airport.de/de/barrierefreies_reisen.html [30.09.2014].

http://www.airport.de/de/u_daten_verkehrszahlen.html [30.09.2014].

[http://archive.today/20120801014250/http://www.ftd.de/unternehmen/industrie/:Anwohner
proteste%20Transrapid%20Kosten%20H%F6he/299296.html](http://archive.today/20120801014250/http://www.ftd.de/unternehmen/industrie/:Anwohner%20proteste%20Transrapid%20Kosten%20H%F6he/299296.html) [24.08.2014].

[http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/China/Innen
politiknode.html](http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/China/Innenpolitiknode.html) [30.09.2014].

<http://www.bpb.de/internationales/asien/indien/44512/ueberblick-wirtschaft> [30.09.2014].

[http://www.bundesbank.de/Navigation/DE/Veroeffentlichungen/Finanzstabilitaetsberichte/finanzst
abilitaetsberichte.html](http://www.bundesbank.de/Navigation/DE/Veroeffentlichungen/Finanzstabilitaetsberichte/finanzstabilitaetsberichte.html) [28.09.2014].

<http://www.buerger-europas.de/indien/teilnehmerberichte.pdf> [31.10.2014].

<http://www.bvl.de/thema/arbeitgeber-logistik/die-wichtigsten-berufe> [20.08.2014].

<http://www.chennaimetrorail.gov.in/index.php> [30.09.2014].

<http://www.china-a.de/de/china/doc/Shanghai%20bevoelkerung.htm> [22.06.2014].

<http://www.china-guide.de/bevoelkerung-in-shanghai.html> [29.09.2014].

<http://www.china-guide.de/luftverschmutzung-in-shanghai.html> [06.11.2014]

<http://www.china-guide.de/bevoelkerung-in-shanghai.html> (c) Copyright www.china-reise-
fuehrer.com [29.09.2014].

<http://www.china-guide.de/bevoelkerungsentwicklung-in-shanghai.html> [29.09.2014].

http://censusindia.gov.in/Tables_Published/Admin_Units/Admin_links/slum1_m_plus.html
[28.09.2014].

[http://www.censusindia.gov.in/2011-prov-results/data_files/tamilnadu/2-FIGURES%20AT %
20A%20GLANCE-tn.pdf](http://www.censusindia.gov.in/2011-prov-results/data_files/tamilnadu/2-FIGURES%20AT%20A%20GLANCE-tn.pdf) [29.09.2014].

http://www.cmdachennai.gov.in/Volume1_English_PDF/Vol1_Chapter02_Demography.pdf
[29.09.2014].

<http://www.controlling-wiki.com/de/index.php/SWOT-Analyse> [20.08.2014].

<http://container-investition.magellan-maritime.de/> [23.07.2014].

- https://www.daad.de/medien/china_sachstand.pdf [20.08.2014].
- http://ddc.arte.tv/uploads/program_slideshow/image/caption/2111810.jpg [13.06.2014]
- <http://www.dcjwb.net/de/534.php> [20.08.2014].
- <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesellschaftStaat/Bevoelkerung/Sterbefaeelle/Tabellen/LebenserwartungBundeslaenderWeiblich.html> [29.09.2014].
- <http://www.dhl-discoverlogistics.com/cms/de/course/trends/asia/china.jsp> [27.06.2014].
- http://english.peopledaily.com.cn/200701/01/eng20070101_337490.html [23.07.2014].
- <http://www.europa-auf-einen-blick.de/deutschland/index.php> [29.09.2014].
- <http://www.finanzen.net/nachricht/aktien/China-im-Umbruch-China-Laute-Rufe-nach-Veraenderung-3266258> [25.06.2014].
- <http://www.flug24.de/Flugangebote/Chennai-Madras/Flughafen-31> [30.09.2014].
- http://www.focus.de/politik/ausland/schanghai_aid_112775.html [25.08.2014].
- <http://www.forumchina.de/politik/entwicklung-chinas.html> [28.09.2014].
- <http://www.gehalt.de/einkommen/suche/Standortaufbau-China-in-Shanghai> [29.09.2014].
- http://german.beijingreview.com.cn/german2010/zhuanti/txt/2013-09/06/content_574969.htm [25.08.2014]
- http://german.china.org.cn/fokus/2010-06/24/content_20340798.htm [22.07.2014].
- <http://www.google.de/imgres?imgurl=http%3A%2F%2Fwww.travelchinaguide.com> [18.06.2014]
- http://www.gretler-partner.ch/images_seiten/download/strategie/porter_diamant.gif [28.06.2014]
- <http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=975218.html> [29.09.2014].
- <http://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/2115370/2010-02-23-sk-leitbild/> [30.09.2014].
- <http://www.hamburg.de/contentblob/792064/data/krankenhausstandorte.pdf> [29.09.2014].
- <http://www.hamburg.de/contentblob/3987026/data/fachkraeftestrategie.pdf> [29.09.2014].
- <http://www.handelsblatt.com/politik/international/freihandelszone-indien-hat-angst-vor-benachteiligung/6202860-2.html> [23.10.2014])
- <http://www.handelszeitung.ch/bildergalerie/die-zehn-groessten-haefen-der-welt> [23.08.2014].

<http://www.ifbhh.de/> [28.09.2014].

<http://infochangeindia.org/agriculture/analysis/the-hunger-index.html> [28.09.2014].

https://www.kfw.de/kfw.de.html?kfwmc=KOM.Adwords.Corporate2013.C_ZukunftderUnternehmenGlobalisierung.Investieren [28.10.2014].

<http://www.laenderdaten.info/lebenshaltungskosten.php> [29.09.2014].

<http://www.laenderdaten.de/bevoelkerung/urbanisierung.aspx> [29.09.2014].

<http://lpi.worldbank.org/international/global/2014> [29.09.2014]

<http://www.malteser-international.org/home/wo-wir-helfen/asien/indien/gesundheit-ernaehrung/aufbau-einer-gemeindebasierten-krankenversicherung-fuer-die-tibetischen-fluechtlingsgemeinde.html> [29.09.2014].

<http://metropolregion.hamburg.de/statistikportal-tabelle-bevoelkerung/#table2> [29.09.2014].

http://www.oav.de/fileadmin/c/asieninfo/wiha/wh_2013_indien_kurz_in.pdf [20.09.2014]

<http://orf.at/stories/2008112/2008055/> [28.09.2014].

<http://www.railwaygazette.com/news/single-view/view/shanghai-tram-proposal.html> [24.08.2014].

<http://www.shmetro.com/node49/201010/con105960.htm> [24.08.2014].

<http://de.showchina.org/04/200912/t508923.htm> [28.09.2014]

<http://www.spiegel.de/politik/deutschland/mindestlohn-bundestag-beschliesst-lohnunter-grenze-a-978934.html> [29.09.2014].

<http://de.statista.com/statistik/daten/studie/220364/umfrage/analphabetenquote-in-china-nach-provinzen/> [29.09.2014].

<http://de.statista.com/statistik/daten/studie/166163/umfrage/urbanisierung-in-china/> [29.09.2014].

<http://www.statistik-nord.de/daten/volkswirtschaft-und-preise/dokumentenansicht/bruttoinlandsprodukt-in-hamburg-2013/> [28.09.2014].

http://www.statistik-portal.de/Statistik-Portal/de_jb01_jahrtab3.asp [29.09.2014].

<http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/freihandelszone-in-shanghai-angriff-auf-chinas-oekonomisches-system-1.1782877> [25.06.2014].

<http://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/china-schanghai-stutzt-den-transrapid/1131816.html>
[15.07.2014].

<http://www.taz.de/1/archiv/?dig=2005/09/03/a0115> [29.09.2014].

<http://www.tech-review.de/include.php?path=content/news.php&contentid=13076> [29.09.2014].

<http://www.thehindu.com/news/cities/Chennai/article2570722.ece> [28.09.2014].

<http://www.thehindu.com/2005/12/28/stories/2005122816740400.htm> [30.09.2014].

<http://www.themanagement.de/Ressources/DIAMANT.HTM> [26.06.2014].

<http://www.themanagement.de>: Anhang 17.[26.06.2024].

<http://www.themanagement.de/Management/PEST-Analyse.htm> [15.07.2014]

<http://timesofindia.indiatimes.com/city/chennai/Great-demand-for-better-public-transport/articleshow/8450330.cms?referral=PM> [30.09.2014].

<http://www.travelchinaguide.com/images/map/shanghai/expo-metro-map.jpg> [25.06.2014]

<http://www.unfpa.org/pds/urbanization.htm> [24.10.2014].

http://universal_lexikon.deacademic.com/315366/Vertragshaefen. [13.06.2014].

<http://versus.com/de/chennai-vs-brazzaville> [29.09.2014].

<http://www.welt.de/wirtschaft/article110072454/So-stark-ist-Deutschland-wirklich.html>
[29.09.2014]

http://weltkarten.biz/epages/667a.sf/de_DE/?ObjectPath=/Shops/667a/Categories/Sonderthemen
[13.06.2014]

<http://weltkarten.biz/KF-Weltkarte-Politisch-1> [23.09.2014]

<http://de.wikipedia.org/wiki/Chennai> [29.09.2014].

<http://de.wikipedia.org/wiki/Chennai#Religionen> [29.09.2014].

http://de.wikipedia.org/wiki/Deutsche_Schule_Shanghai [23.08.2014].

http://de.wikipedia.org/wiki/Eisenbahnnetz_der_Volksrepublik_China [23.08.2014].

http://de.wikipedia.org/wiki/Hafen_von_Shanghai<http://de.>[23.07.2014].

<http://de.wikipedia.org/wiki/Hamburg> [30.09.2014].

<http://de.wikipedia.org/wiki/Humankapital> [23.10.2014].

http://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_L%C3%A4nder_nach_Staatsschuldenquote#cite_note-1
[22.08.2014].

http://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_gr%C3%B6%C3%9Ften_Flugh%C3%A4fen_nach_Passagieraufkommen#Passagieraufkommen_2013.5B1.5D [30.09.2014].

http://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Naturschutzgebiete_in_Hamburg [31.10.2014].

<http://de.wikipedia.org/wiki/Logistik> [22.06.2014]

http://de.wikipedia.org/wiki/Metro_Shanghai [24.08.2014].

<http://de.wikipedia.org/wiki/Pudong> [13.06.2014]

<http://de.wikipedia.org/wiki/Shanghai> [22.06.2014].

http://de.wikipedia.org/wiki/Shanghai_Pudong_International_Airport [30.09.2014].

<http://de.wikipedia.org/wiki/Shanghai#Wirtschaft> [25.06.2014]

http://de.wikipedia.org/wiki/Standort_%28Begriffskl%C3%A4rung%29 [22.06.2014].

<http://de.wikipedia.org/wiki/Supply-Chain-Management> [26.06.2014].

http://de.wikipedia.org/wiki/Tamil_Nadu [29.09.2014].

<http://de.wikipedia.org/wiki/Trans-Eurasia-Express> [22.06.2014].

http://de.wikipedia.org/wiki/Transrapid_Shanghai [15.07.2014].

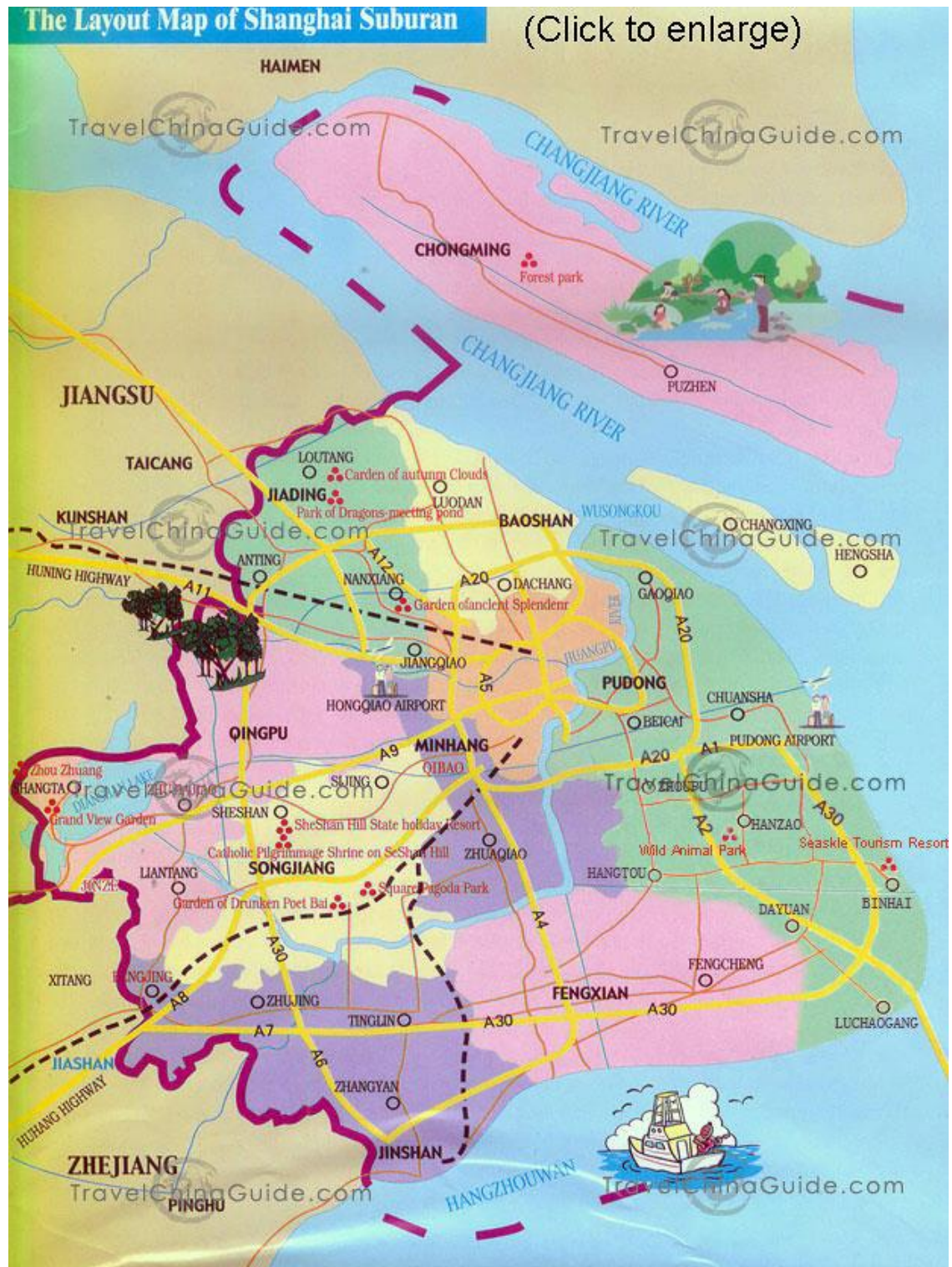
http://de.wikipedia.org/wiki/Urbanisierung#cite_note-18 [30.09.2014].

<http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/6868/internationale-wettbewerbsfaehigkeit-v10.html>
[26.06.2014].

Anlagen

- Anlage 1: Gesamtübersicht Shanghai
- Anlage 2: Metronetz von Shanghai
- Anlage 3: Weltweit wichtige Schiffsrouten

Anlage 1: Gesamtübersicht Shanghai



228

Abbildung 16: Gesamtübersicht Shanghai

Anlage 2: Metronetz von Shanghai

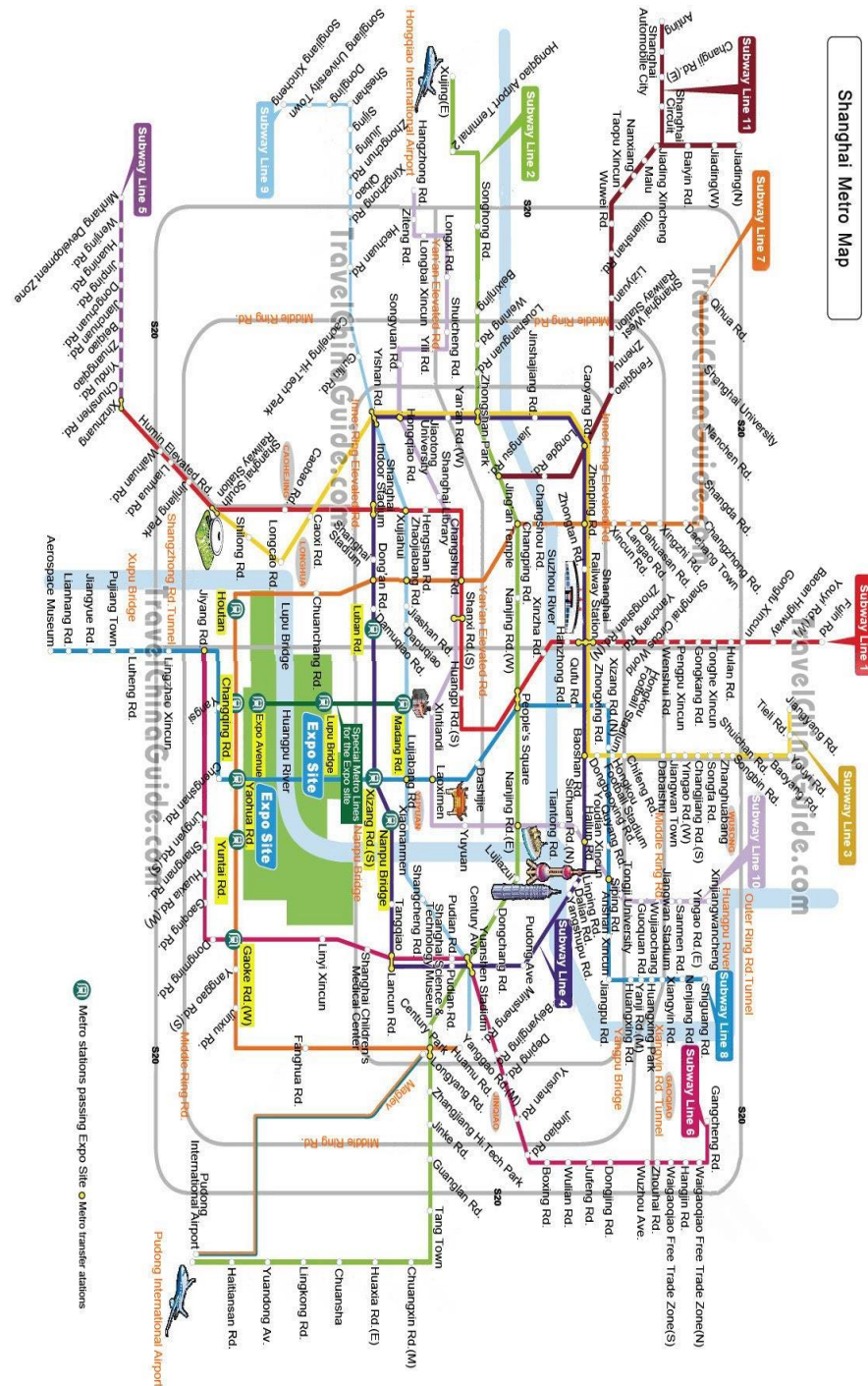


Abbildung 17: Metronetz von Shanghai²²⁹

²²⁹ <http://www.travelchinaguide.com/images/map/shanghai/expo-metro-map.jpg> [25.06.2014]

Anlage 3: Weltweit wichtige Schiffsrouten

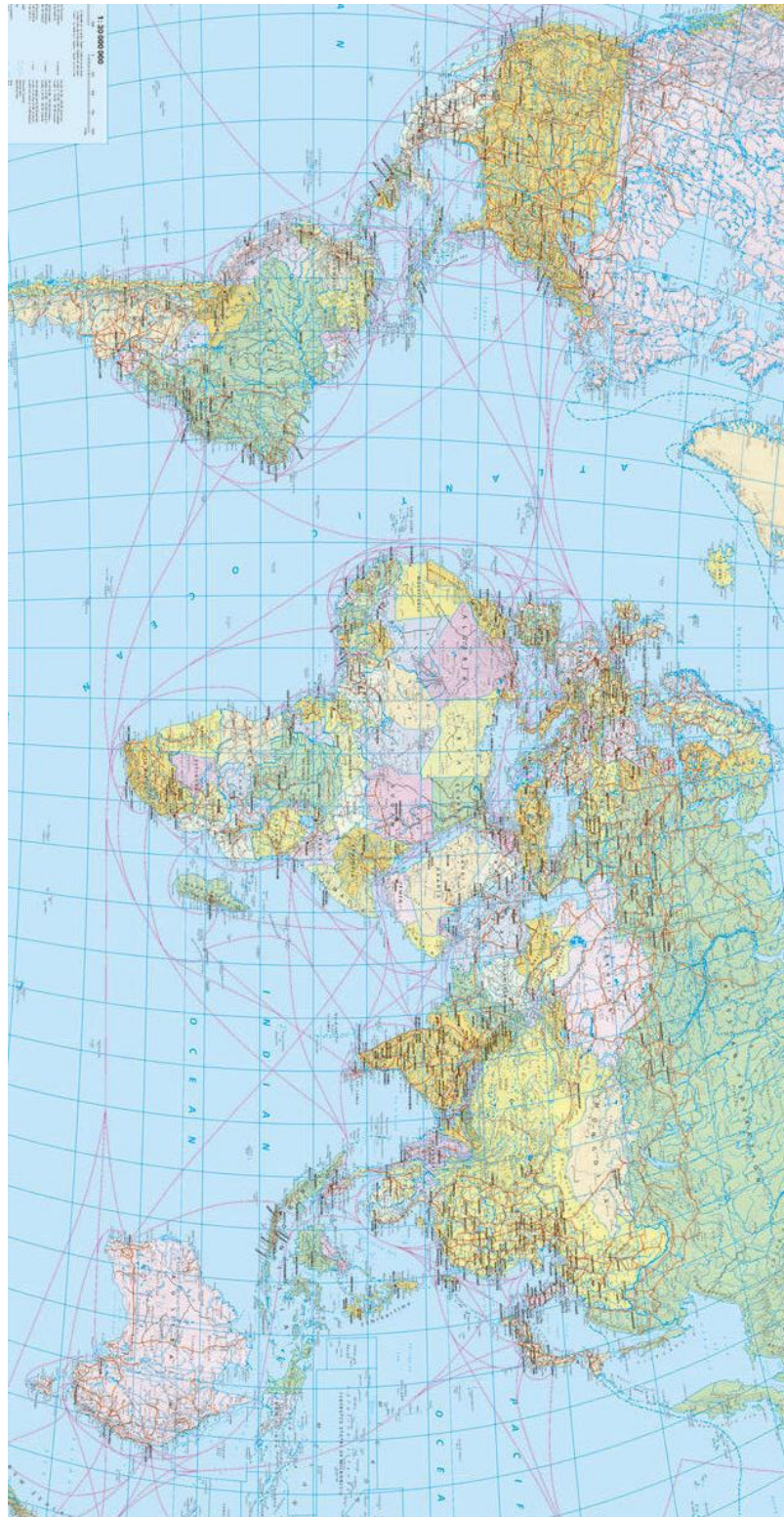


Abbildung 18: Wichtige globale Schiffsrouten²³⁰

²³⁰ <http://weltkarten.biz/KF-Weltkarte-Politisch-1> [25.06.2014].